

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

**BAKALÁŘSKÁ PRÁCE**

**TRESTNÁ ČINNOST V SILNIČNÍ DOPRAVĚ SE  
ZAMĚŘENÍM NA NÁVYKOVÉ LÁTKY  
VE STŘEDOČESKÉM KRAJI**

**Autor práce: Jana Nováková**

**Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě**

**Forma studia: prezenční**

**Vedoucí práce: JUDr. Jan Bouchal**

**Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií**

**2015**

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

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

.....

Děkuji vedoucímu bakalářské práce JUDr. Janu Bouchalovi za cenné rady,  
připomínky a metodické vedení práce.

## ABSTRAKT

NOVÁKOVÁ, J.: Trestná činnost v silniční dopravě se zaměřením na návykové látky ve Středočeském kraji: bakalářská práce. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, o. p. s., 2015. 50 s. Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Jan Bouchal.

**Klíčová slova:** trestný čin, přestupek, dopravní nehoda, návykové látky, alkohol, drogy.

Bakalářská práce se zabývá trestnou činností v silniční dopravě se zaměřením na návykové látky ve Středočeském kraji. Jsou zde objasněny základní pojmy, kterými se daná problematika zabývá. Nahlíží do historie trestné činnosti v silniční dopravě, do kapitoly nesoucí název návykové látky, dále na vliv návykové látky na ovládací a rozpoznávací schopnosti člověka, poté jsou zde uvedeny kriminologické aspekty pachatelů a obětí v silniční dopravě. Praktická část je věnována výzkumu, ve kterém je proveden řízený rozhovor s paní por. Bc. Monikou Schindlovou, DiS., tiskovou mluvčí Policie České Republiky Příbram a pomocí statistik se zaměřuje na vyhodnocení tohoto nebezpečného jevu naší společnosti. Cílem bakalářské práce je posoudit podíl zneužívání návykových látek řidiči na trestné činnosti páchané v silniční dopravě ve Středočeském kraji.

## ABSTRACT

NOVÁKOVÁ, J.: Criminal Activity in Road Traffic with Focus on Addictive Substances in Central Bohemian Region: Bachelor thesis. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2015. 55 p. Supervisor: JUDr. Jan Bouchal

**Key words:** Criminal offence, offence Traffic accidents, addictive Substances, Alcohol, Drugs.

The bachelor thesis deals with crime in the road transport with a focus on addictive substances in the Central Bohemian Region. There will be explanations of the basic terms which deals with this issue deals with. It also has a look at the criminal activities in the road transport. There is a chapter about addictive substances and about the influence of the addictive substance on the control and recognizing abilities of a man. Then there are also mentioned criminological aspects of offenders and casualties in the road transport. The practical part of the thesis deals with a research, in which there is a controlled dialogue with Mrs. Bc. Monika Šchindlová, DiS., who is a public relations officer of the Police of the Czech Republic in Příbram. Finally the thesis focuses on the evaluation of the dangerous phenomenon of our society. The aim of this thesis is to assess the proportion of substance abuse drivers for crimes committed in the road transport in the Central Region.

# Obsah

|   |    |
|---|----|
| Úvod.....   | 9  |
| 1 Cíl a metodika bakalářské práce .....                   | 10 |
| 2 Základní pojmy .....                                    | 12 |
| 2.1 Přestupky a trestné činy v silniční dopravě .....     | 12 |
| 2.1.1 Přestupek.....                                      | 12 |
| 2.1.2 Trestný čin.....                                    | 12 |
| 2.2 Návyková látka.....                                   | 13 |
| 2.2.1 Drogy .....   | 13 |
| 2.2.2 Alkohol.....  | 13 |
| 2.3 Dopravní nehoda .....                                 | 13 |
| 2.3.1 Druhy dopravních nehod.....                         | 14 |
| 2.4 Závislost .....                                       | 14 |
| 3 Historie trestné činnosti v silniční dopravě.....       | 15 |
| 3.1 Právní úprava.....                                    | 16 |
| 3.1.1 Právní úprava v 19. – 20. století.....              | 16 |
| 3.1.2 Právní úprava silničního provozu v 21. století..... | 18 |
| 3.2 Silniční četnictvo .....                              | 19 |
| 3.2.1 Četnické silniční kontrolní stanice.....            | 20 |
| 3.2.2 Vyhláška o zabavování motorových vozidel .....      | 20 |
| 3.3 Po druhé světové válce .....                          | 21 |
| 3.4 Nová doba až po současnost.....                       | 22 |
| 4 Psychologie vzniku silničních dopravních nehod .....    | 24 |
| 4.1 Psychologické aspekty řidiče .....                    | 24 |
| 4.1.1 Struktura osobnosti .....                           | 24 |
| 4.1.2 Smyslové vnímání.....                               | 25 |

|       |  |    |
|-------|--|----|
| 4.1.3 | Pozornost a nepozornost .....                                    | 26 |
| 4.1.4 | Rozhodování a vliv okolností.....                                | 26 |
| 4.1.5 | Únava .....  | 27 |
| 4.1.6 | Cíty a psychické stavy řidičů .....                              | 28 |
| 4.2   | Jednání řidiče.....  | 29 |
| 5     | Dopravní služba a prevence .....                                 | 31 |
| 5.1   | Dopravní nehody na silnicích a jejich příčiny.....               | 31 |
| 5.1.1 | Postup u účastníků dopravní nehody s podezřením na alkohol ..... | 32 |
| 5.2   | Způsobilost řídit .....  | 33 |
| 5.3   | Dohled nad osobní dopravou.....                                  | 34 |
| 5.3.1 | Dechová zkouška .....  | 34 |
| 6     | Návykové látky a jejich členění .....                            | 36 |
| 6.1   | Členění návykových látek .....                                   | 36 |
| 6.1.1 | Opioidy a opiáty .....   | 36 |
| 6.1.2 | Halucinogenní drogy .....  | 38 |
| 6.1.3 | Stimulancia.....   | 39 |
| 6.1.4 | Konopné drogy.....   | 41 |
| 6.1.5 | Těkavé látky .....   | 42 |
| 6.1.6 | Alkohol.....   | 43 |
| 6.1.7 | Tabák.....   | 44 |
| 6.1.8 | Analgetika, trankvilizéry a sedativa .....                       | 45 |
| 6.1.9 | Drogy užívané na taneční scéně .....                             | 46 |
| 7     | Pachatelé a oběti v silniční dopravě .....                       | 47 |
| 7.1   | Oběť trestného činu .....  | 47 |
| 7.1.1 | Pojmy viktimnost, viktimizace a viktimologie .....               | 47 |
| 7.1.2 | Dle předmětu újmy způsobené oběti.....                           | 47 |
| 7.2   | Pachatel trestného činu .....                                    | 48 |

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 7.2.1 | Typologie podle určitých aspektů .....                                  | 48 |
| 8     | Vliv návykové látky na ovládací a rozpoznávací schopnosti člověka ..... | 49 |
| 8.1   | Návykové látky.....   | 49 |
| 8.1.1 | Alkohol.....  | 49 |
| 8.1.2 | Léky.....   | 51 |
| 8.1.3 | Drogy .....   | 52 |
| 9     | Vlastní výzkum .....  | 54 |
| 9.1   | Řízený rozhovor .....   | 54 |
| 9.2   | Statistiky.....   | 61 |
|       | Závěr .....   | 69 |
|       | Seznam použitých zdrojů .....   | 71 |
|       | Seznam použitých zkratk.....  | 74 |
|       | Seznam tabulek .....  | 75 |
|       | Seznam grafů.....   | 76 |
|       | Seznam příloh.....  | 77 |
|       | Přílohy.....  | 78 |



## Úvod

Silniční doprava je v současné době pro mnohé denní rutinou, ale díky neukázněným řidičům i trvalou hrozbou pro každého účastníka silničního provozu. Řidiči nerespektují zákony, jezdí si podle svých pravidel, a proto nehod přibývá a jsou na denním pořádku. Jedná se o velice aktuální téma, s kterým se denně setkáváme.

Nejčastějším důvodem vzniku dopravních nehod jsou nepřiměřená rychlost jízdy a řízení pod vlivem omamné nebo psychotropní látky, což mohou být jak drogy, tak alkohol. Pachatele dělíme na dvě skupiny lidí. První skupinou lidí jsou osoby, které páchají trestnou činnost opakovaně a nerespektují zákony a na druhé straně jsou lidé, kteří nemají na svém kontě kriminální milost nebo jistý odpor ke společnosti. Zde se může jednat o souhru náhod, při které dojde k nešťastné nehodě.

Dopravní nehody si vybírají svou daň, jak už majetkové škody, tak vyšším poškozením na zdraví a tou nevyšší je náš život. Vychází se z toho, že silniční doprava se týká každého z nás a snadno se staneme pachatelem trestného činu. Ne vždy za trestné činy můžeme právě my, v tomto případě se jedná o nedbalostní trestné činy.

Vypracování této práce přispěje k lepšímu nahlédnutí do problematiky, která se odehrává na silnicích. Nastíní důvody, které nás každý den ohrožují. Na základě literatury objasním do bakalářské práce důležité pojmy, jako jsou například trestná činnost, silniční doprava, drogy, alkohol.

Čerpané informace nejsou jen ze statistik, ale hlavně ze zákona č. 111/1994 Sb. O silniční dopravě, zákona č. 167/1998 Sb. O návykových látkách, zákona číslo 361/2000 O provozu na pozemních komunikacích aj.

# 1 Cíl a metodika bakalářské práce

Cílem bakalářské práce je posoudit podíl zneužívání návykových látek řidiči na trestné činnosti páchané v silniční dopravě ve Středočeském kraji. Dílčími cíli práce jsou pomocí vyhodnocení statistik a výsledku řízeného rozhovoru posoudit, zda je opatření ke snížení této kriminality ve Středočeském kraji dostatečné, dále zjistit zda dochází k poklesu nebo k růstu dopravních nehod. Stejná problematika je zaměřena i na okres Příbram.

V první kapitole bakalářské práce jsou objasněny základní pojmy, jako například: trestný čin, přešůpek, návykové látky, závislost, dopravní nehody atd., kterými se daná problematika zabývá. Definice budou čerpány ze zákonů a odborné literatury. Práce nahlíží do vývoje etap v historii, kde se seznamujeme s právní úpravou, silničním četnictvem, dobou po druhé světové válce a současností. Čtvrtou kapitolou bakalářské práce je psychologie vzniku dopravních nehod, která přibližuje psychologické aspekty a jednání řidiče. Další kapitola nese název dopravní služba a prevence, pojednává o dopravních nehodách, příčinách nehod, aj. Kapitola číslo pět je věnována návykovým látkám, které jsou rozděleny na opioidy a opiáty, halucinogeny, stimulantia, konopné drogy, těkavé látky, tabák, alkohol, aj. Poté je zde kapitola, kde jsou uvedeny pachatelé a oběti v silniční dopravě, přímo se zaměřuje na tento společenský jev, pachatelé a oběti z pohledu kriminologie. Poslední kapitolu v teoretické části bakalářské práce je kapitola nesoucí název vliv návykových látek na ovládací a rozpoznávací schopnosti. Do praktické části práce patří výzkum, ve kterém je řízený rozhovor s mluvčí příbramské policie paní por. Bc. Monika Schindlová. Řeší problematiku nehodovosti, nejprve obecně a poté podíl nehod pod vlivem návykových látek (alkohol – ostatní drogy) ve Středočeském kraji. Dále také pomocí statistik se práce zaměřuje na vyhodnocení daných hypotéz tohoto nebezpečného jevu naší společnosti.

Stanovené hypotézy jsou rozděleny do dvou oblastí. Cílem výzkumu je zjistit zda se hypotézy vyvrací nebo potvrzují a v jakém rozsahu (vyjádření pomocí grafů). První hypotézou je zjistit počet řidičů pod vlivem alkoholu (popř. drog) se oproti loňskému roku snížil. Druhá hypotéza se týká prevence, preventivní opatření přijatá v regionu jsou účinná a v roce 2014 došlo k poklesu dopravní nehodovosti.

V bakalářské práci jsou využity statistiky, které jsou získané z webových stránek policie ČR a statického úřadu. Dále jsou zde použity zákony k dané problematice a výsledek řízeného rozhovoru s mluvčí příbramské policie, která zodpověděla dostupné informace na pokládané otázky ohledně nehodovosti ve Středočeském kraji.

## 2 Základní pojmy

### 2.1 Přestupky a trestné činy v silniční dopravě<sup>1</sup>

Dopravní nehoda znamená porušení stanovených předpisů o silničním provozu. V právní normě nenajdeme samostatný přestupek nebo trestný čin.

#### 2.1.1 Přestupek

„Přestupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v tomto nebo jiném zákoně, nejde - li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin.“<sup>2</sup> Jedná se o občana, který porušil pravidla silničního provozu, přičemž došlo k dopravní nehodě. Přestupky jsou uvedeny v zákoně č. 200/1990 Sb. o přestupcích. Přestupek proti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, patří mezi nejčastěji páchané přestupky u dopravních nehod. Dále sem taky patří tyto přestupky: „znečištění nebo poškození pozemní komunikace – řízení vozidla pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky – ublížení na zdraví z nedbalosti; ohrožení plynulosti nebo bezpečnosti železničního provozu.“<sup>3</sup>

#### 2.1.2 Trestný čin

Trestný čin, je čin protiprávní, který označuje za trestný trestní zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník, vykazuje v něm uvedené znaky. Je závažnější než přestupek. „K trestní odpovědnosti za trestný čin je třeba úmyslného zavinění, nestanoví-li trestní zákon výslovně, že postačí zavinění z nedbalosti.“<sup>4</sup> Účastník silničního provozu se dopouští trestných činů ublížení na zdraví a ublížení na zdraví s následkem těžké újmy na zdraví nebo smrti. Dále lze ve spojitosti s dopravní

---

<sup>1</sup> KOPECKÝ, Z.: *Občan a dopravní nehoda*. Praha, 1998, s. 8-11.

<sup>2</sup> ČESKO. Zákon č. 200 Přestupkový zákon ze dne 17. května 1990. In *Sbírka zákonů Česká republika*. 1990, částka 1, §2.

<sup>3</sup> KOPECKÝ, Z.: *Občan a dopravní nehoda*. Praha, 1998, s. 10.

<sup>4</sup> ČESKO. Zákon č. 40 Trestní zákoník ze dne 8. ledna 2009. In *Sbírka zákonů Česká republika*. 2009, částka 1, §12.

nehodou spáchat obecné ohrožení, ohrožení pod vlivem návykové látky, neposkytnutí pomoci a další trestné činy, ohrožení životního prostředí.<sup>5</sup>

## **2.2 Návyková látka**

Všechny psychotropní, omamné a ostatní látky, které negativně ovlivňují sociální chování člověka, jeho psychickou stránku, ovládací a rozpoznávací schopnosti.<sup>6</sup>

### **2.2.1 Drogy**

Někteří posuzovatelé řadí mezi drogu všechno, jako je například sladké jídlo a pití, sexualita. U nás jsou tři nejčastěji užívané drogy a těmi jsou: nikotin obsažený v cigaretách a doutnících, alkohol v nápojích a kofein v čaji a kávě.<sup>7</sup>

### **2.2.2 Alkohol**

Vzniká kvašením sacharidů obsažených v ovoci nebo polysacharidů nacházejících se v obilných zrnech, bramborách. Destilací dosahujeme vyšší koncentrace. Zejména domácí destilací dochází k neúplné chemické reakci, kde přebývá etylalkohol nad alkoholem (metanol), který je silným jedem na oční nerv a zvyšuje kyselost krve (acidózu).<sup>8</sup> Za alkohol označujeme všechny nápoje obsahující více jak 0,5 promile alkoholu. Řadíme ho mezi návykové látky. S jeho užíváním dochází k chronickým onemocněním jater, ledvin aj. Česká republika patří mezi země s největší spotřebou alkoholu na obyvatele. Alkohol je problémem pro celý svět, i když některé akce jsou bez něj neúplné.<sup>9</sup>

## **2.3 Dopravní nehoda**

K dopravní nehodě dochází vždy při porušení předpisů silničního provozu. Dle pravidel silničního provozu dopravní nehoda je: „...událost v silničním provozu (havárie, srážka, apod.), při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby anebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla“.<sup>10</sup> O dopravní

---

<sup>5</sup> KOPECKÝ, Z.: *Občan a dopravní nehoda*. Praha, 1998, s. 10-11.

<sup>6</sup> SVATOŠ, R.: *Kriminologie*. Plzeň, 2012, s. 202.

<sup>7</sup> MARHOVNOVÁ, J., NEŠPOR, K.: *Alkoholici, fetišáci a gambleři*. Praha, 1995, s. 55-56.

<sup>8</sup> KALINA, K. a kol.: *Drogy a drogové závislosti 1*. Česká republika, 2003, s. 151.

<sup>9</sup> SVATOŠ, R.: *Kriminologie*. Plzeň, 2012, s. 202.

<sup>10</sup> KOPECKÝ, Z.: *Občan a dopravní nehoda*. Praha, 1998, s. 8.

nehodu se tedy jedná, dojde-li k události v silničním provozu, přímou souvislost s provozem vozidla a škodě na životě, zdraví a majetku.<sup>11</sup>

### 2.3.1 Druhy dopravních nehod<sup>12</sup>

Dělíme na 2 způsoby:

#### 1. *podle toho jak je policisté řeší*

- malé dopravní nehody - jedná se o přestupky, které jsou projednány policisty na místě; stanovené podmínky splňují z hlediska závažnosti zavinění a závažnosti
- ostatní dopravní nehody – tyto nehody policista nevyřeší na místě (např. nelze na 100 % určit viník, došlo ke zranění, došlo k hrubému porušení pravidel silničního provozu, závažné následky nehody)

#### 2. *podle vzniku*

- srážky – dojde ke střetu 2 a více vozidel, nebo vozidla s překážkou (např. automobil s chodcem, se zvěří, s tramvají apod.)
- havárie – nedojde ke střetu vozidla s nějakou překážkou ani účastníků silničního provozu, ale dojde např. k převrácení vozidla
- jiné nehody – nejedná se o srážku ani havárii (např. naskakování a vyskakování z vozidla)

## 2.4 Závislost

Jedná se užívání nějaké látky, které má u konkrétního jedince před vším přednost. U lidí projevující se závislost začíná tím, že přemění svůj čas věnovaný zájmovým aktivitám nebo práci na zotavování se z účinků látky, nebo na užívání a obstarávání látky, dále zvyšují své dávky, užívají látku, i když dochází ke zhoršení jejich zdravotního a fyzického stavu a také k abstinčním účinkům, tzv. abst'ákům, při omezení či nedostatku látky.<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> KOPECKÝ, Z.: *Občan a dopravní nehoda*. Praha, 1998, s. 8-9.

<sup>12</sup> KOPECKÝ, Z.: *Občan a dopravní nehoda*. Praha, 1998, s. 10-11.

<sup>13</sup> NEŠPOR, K.: *Návykové chování a závislost: Současné poznatky a perspektivy léčby*. Praha, 2011, s. 9-23.

### 3 Historie trestné činnosti v silniční dopravě<sup>14</sup>

Ke změnám v automobilovém právu došlo v roce 1932, kdy vrchní policejní komisař dopravního oddělení policejního ředitelství v Praze František Rosenbach opatřil nové předpisy.<sup>15</sup> „*Tehdy šlo o vyhlášení II. mezinárodní úmluvy o jízdě motorovými vozidly, uzavřené dne 24. dubna 1926, o vydání zákona ze dne 16. července 1931 č. 124 Sb. z. a n., kterým se měnila některá ustanovení předpisů platných pro jízdu motorovými vozidly.*“<sup>16</sup>

Alkohol za volantem je velice závažný fenomén. U řidičů motorových vozidel v žádném případě nesmí být sníženy nebo dokonce vyloučeny duševní, tělesné a rozpoznávací schopnosti. Toto pravidlo platilo nejen pro šoféry, ale i pro ostatní jako jsou cyklisti, pěší a vozky.<sup>17</sup> „*Zvlášť u řidičů byl tento požadavek samozřejmý, a byl-li porušen, znamenalo to, že se řidič stal nebezpečným nejen pro sebe, své vozidlo a přepravované osoby, ale i pro široké okolí. Bezpečnostní úřady tomu věnovaly velkou pozornost, zakročovaly proti takovým přestupkům v trestním řízení či odnímáním vůdčích listů.*“<sup>18</sup>

Trestán nemusel být jen řidič, ale majitel vozidla, který dovolil řídit druhé osobě v opilosti. Pokládaly se ty nejvyšší možné tresty, protože řízení motorového vozidla bylo považováno za těžký delikt. Úřední lékař musel ihned provést prohlídku dopadeným řidičům, protože přestupek musel být dokázán řádným způsobem. U všech řidičů, kteří nevypadali střízlivě, nařídilo policejní ředitelství vazbu. Jeho vozidlo bylo odvezeno a uloženo do úschovy. Opilý nebo podnapilý řidič nemohl být propuštěn, musel nejprve vystřízlivět, poté byl vyslechnut v obvodu policejního ředitelství v Praze. Dále vše vyřešil referent, který měl tento případ na starost (uložil výši trestu a na jakou dobu mu bude odejmut vůdčí list).<sup>19</sup> „*Lze tedy konstatovat, že zákaz řízení pod vlivem alkoholu stanovený nařízením č. 107 z roku 1932 nebyl absolutní tak, jak jej známe dnes. Postižitelný byl prostě*

<sup>14</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 40-45.

<sup>15</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 40.

<sup>16</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 40.

<sup>17</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 40.

<sup>18</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 40.

<sup>19</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 41.

*jen ten řidič, jenž měl podstatně sníženou rozeznávací a ovládací schopnost nejen opilstvím, ale únavou, užitím léků, atd.*<sup>20</sup>

V zákoně z roku 1935 bylo také zakázané kouření při řízení motorových vozidel. Československo bylo prvním státem, kde byl takový zákaz vydán. Dále bylo zakázané kouření v autobusech pod pokutou 10 Kč. V té době zákaz kouření v autobusech nebyl zrovna účinným prostředkem, pomáhající snížení nehodovosti, ale zůstal zachován do dnes.<sup>21</sup> „Podobně byl po druhé světové válce laděn zákon z 15. dubna 1948 č. 87/1948 Sb., o potírání alkoholismu. Problematika byla řešena v § 3, který umožňoval okresním národním výborům uložit osobám, které se pod vlivem „nadměrného požívání alkoholických nápojů přivedly do stavu veřejného pohoršení“, nezbytnost podrobit se péči ústavu národního zdraví.“<sup>22</sup>

Dalšími paragrafy byly upraveny tak, aby zakazovaly požití alkoholu nebo jiné látky, pokud měli výkon zaměstnání spojený s řízením motorových vozidel. Právní úprava proběhla i v oblasti řidiče nebo jezdce na zvířatech. Pokud je řidič pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, jsou policisté ve služebním stejnokroji oprávněni vyzvat řidiče, aby provedl dechovou zkoušku nebo podstoupil lékařskou prohlídku.<sup>23</sup>

### **3.1 Právní úprava**

#### **3.1.1 Právní úprava v 19. – 20. století**

„Jedním z prvních základních legislativních opatření v oblasti dopravy byla vyhláška českého místodržitelství č. 77 z roku 1875, zabývající se připuštěním silničního parovozu k jízdě na silnicích, způsobem jeho provozu a předepsanými doplňky.“<sup>24</sup>

Vyhláškou, která byla zrušena až roku 1914, byl zaveden prozatímní řád silniční policie, a popisovala například silniční objekty, brzdy, způsoby jízdy, šířku kol nákladních povozů a zákazu rychlé jízdy na mostech. Další zákon byl č. 108 z roku 1891 Ministerské nařízení říšského, který projednával průkazy k obsluze

<sup>20</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 41.

<sup>21</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 42.

<sup>22</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 43.

<sup>23</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 44-45.

<sup>24</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 7.



parních kotlů, řízení lokomotiv a řízení automobilů. Nové dopravní prostředky jako je jízdní kolo vedly ke vzniku policejních úprav.<sup>25</sup>

Nový jednotný řád silniční policie, který vznikl ve třicátých letech 20. století, nebyl nikdy realizovaný. Tento zákon měl vytvořit úpravu silniční policie. V říjnu 1909 byla v Paříži mezinárodní konference, jejímž výsledkem byla Mezinárodní smlouva o jízdě automobily. Důležitými body této smlouvy bylo připuštění automobilů k provozu na veřejných cestách, vlastnosti řidiče, mezinárodní průkazy, označení vozu, varovná zařízení, nařízení o zkouškách vozů řízení vozidel. Na základě této smlouvy, která platila až do roku 1918, byly vydány předpisy pro provoz automobilů a motocyklů.<sup>26</sup> „Stanovila také formu prvních silničních značek, jako je křižovatka, zatáčka, železniční přejezd nebo rigol. Již tehdy byl základním tvarem značek rovnostranný trojúhelník, přičemž barva byla na celé ploše modrá, s bílými symboly, které se v mírně pozměněné formě zachovaly dodnes.“<sup>27</sup>

V roce 1913 vydalo Ministerstvo veřejných prací ještě výnos o jednotném označení všech veřejných silnic tabulkami signalizujícími překážky (silnice uzavřena, stůj, apod.).<sup>28</sup>

Bezpečnost silničního provozu šla v letech války a po válce stranou. V tuto dobu se rozhodující sféra zajímala více o diverze a sabotáže v silniční dopravě.<sup>29</sup> V resortu Ministerstva národní bezpečnosti (později Ministerstva vnitra) dbali o bezpečnost na silnici dopravní inspektoráty, které byly složkou Veřejné bezpečnosti na začátku 50. let.<sup>30</sup>

„Teprve v roce 1967 byl zřízen v rámci Ústavu pro silniční a městskou dopravu BESIP, a to s úkolem zajišťovat prevenci nehodovosti v silničním provozu. BESIP se zaměřil na preventivní působení vůči motoristické veřejnosti,

---

<sup>25</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 7.

<sup>26</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 8.

<sup>27</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 8.

<sup>28</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 8-9.

<sup>29</sup> KYNCL, J. a kol.: *Historie dopravy na území České republiky*. Praha, 2006, s. 84.

<sup>30</sup> KYNCL, J. a kol.: *Historie dopravy na území České republiky*. Praha, 2006, s. 84.

vydával plakáty, natáčel televizní a filmové pořady, a jeho hlavním objektem působení byly děti a mládež.<sup>31</sup>

Až později se stal BESIP sekretariátem poradního orgánu vlády. BESIP také spolupracoval s vedením komisí pro bezpečnost silničního provozu ve všech krajích a okresech. Na jaře roku 1998 byl BESIP zrušen a jeho zaměstnanci byli převedeni do odboru automobilového opravárenství Správy pro dopravu ministerstva vnitra ČR.<sup>32</sup>

Vláda ČSR byla donucena rozvíjející silniční dopravou a stavem silniční sítě vypracovat nový perspektivní silniční plán. Jehož úkol byl zadán Středisku pro rozvoj silnic a dálnic a to ho dokončilo v roce 1961. Tento dokument byl první, ve kterém byly využity zásady moderního inženýrství. Obsahoval více než 400 stránek textů a tabulek. Vláda tuto koncepci schválila usnesením č. 286 dne 10. dubna 1963 a platí do dnes. V koncepci se nachází podrobný soubor objektivních kritérií, který hodnotí ekonomické i technické kritéria pro posuzování silničních komunikací z hlediska dopravních závad. Dále vymezuje rozsah dálniční sítě, ostatních vozovek a mostů, obsahuje hlavní zásady rozvoje místních komunikací, údržbových organizací, silničních podniků, a také zdůrazňuje investice na důležité tahy. Díky výpočtu ekonomické efektivity lze určit pořadí, ve kterém dochází podle stupně naléhavosti k odstraňování dopravních závad. Na tento dokument navazuje řada opatření, které slouží k postupnému vylepšování silniční sítě. V 60. letech docházelo na mnoha místech k přeplnění a byla potřeba zahájit výstavbu dálnic např. Praha – Brno – Bratislava. Tato výstavba byla vystavena ve formě vládního usnesení č. 176 ze dne 18. dubna 1966, do provozu však přišla v roce 1970.<sup>33</sup>

### **3.1.2 Právní úprava silničního provozu v 21. století**

Ke změně či úpravě legislativy dochází velmi často. Pravidla silničního provozu jsou oproti dřívější době poměrně přísnější a daleko propracovanější. Dnes pro nás nejdůležitějšími zákony jsou zákon číslo 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, který prošel několika novelizacemi. Skládá se

---

<sup>31</sup> KYNCL, J. a kol.: *Historie dopravy na území České republiky*. Praha, 2006, s. 84.

<sup>32</sup> KYNCL, J. a kol.: *Historie dopravy na území České republiky*. Praha, 2006, s. 84.

<sup>33</sup> KYNCL, J. a kol.: *Historie dopravy na území České republiky*. Praha, 2006, s. 84.

z několika částí, jako jsou změna zákona o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, změnou zákona o silniční dopravě a změnou zákona o přestupcích.<sup>34</sup>

Další zákon, o který se dnes můžeme opřít je zákon číslo 111/1994 Sb. o silniční dopravě, zabývající se přepravou nebezpečných věcí v silniční dopravě, provozováním silniční dopravy pro cizí potřeby, státní správou a státním odborným dozorem v silniční dopravě, provozováním mezinárodní silniční a provozování silniční dopravy na území České republiky zahraničními provozovateli.<sup>35</sup>

Daná problematika, ohrožení pod vlivem návykové látky je zohledněna v §274 trestního zákona v zákoně číslo 379/2005 Sb. o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů<sup>36</sup>

### **3.2 Silniční četnictvo**

V dřívějších dobách prováděli kontroly speciální složky, např. dopravní stráž, a to pouze ve větších městech. Samozřejmě by si takovou ochranu majetku, života a zdraví zasloužili i obyvatelé venkova, ale tam zatím tyto sbory nebyly. Na vesnici bylo vše zcela jiné, automobily při potkávání netlumily světla, koňské potahy nebyly v noci osvětleny a nedodržovaly ani směr jízdy. Důležité je podotknout, že Československo patřilo mezi státy, kde je zavedena jízda vpravo. A tak tomu bylo až do roku 1936. Vozky jezdily po prostředku a nereagovaly na troubení automobilů, docházelo k hádkám, konfliktům i ranám. Obyvatelé vesnic, si přišli díky autům, ve zrychlující se dopravě omezování. Nevěděli, že automobily jim přinesou nové a rychlejší možnosti, peníze a vcelku jiný život. Dopravu a udržování pořádku na vesnicích měli na starost četníci, kteří chodili po vesnicích pěšky a měli při obchůzkách za úkol vyhledávat postranní cesty, tudíž se na více frekventované silnice, na kterých docházelo ke zločinu, ani nedostali. Důsledkem toho byly v roce 1935 zřízeny Odbornou veřejností dopravní služby v rámci četnictva. V jejich kompetenci bylo přemístění se ze zastrčených koutů

---

<sup>34</sup> ČESKO. Zákon č. 361 O provozu a pozemních komunikacích ze dne 14. září 2000. In *Sbírka zákonů Česká republika*. 2000, částka 1-5.

<sup>35</sup> ČESKO. Zákon č. 111 O silniční dopravě ze dne 26. dubna 1994. In *Sbírka zákonů Česká republika*. 1994, částka 1-5.

<sup>36</sup> HRDLIČKA, P. a kol.: *Přehled judikatury: ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací*. Praha, 2009, s. 220-266.

uliček na hlavní ulice. Tito četníci byli vybaveni koly a ti kteří činili silniční hlídky, měli vozidlo, kterým objížděli okres.<sup>37</sup>

Statistiky s dopravními nehodami z roku 1928 ukazovaly, že by se měla zvýšit péče o silnice na venkově. „Celkem se událo 1090 nehod spojených s následky, tedy se škodou na zdraví nebo majetku. Z toho 901 nehoda byla způsobena rychlou a neopatrnou jízdou, 54 nehod špatným stavem vozidla, 27 nehod špatným stavem silnice. Číslo 108 dosáhly tzv. jiné nehody, způsobené neosvětleným provozem, oslepujícím světlem, nevolností či opilým řidičem.“<sup>38</sup>

### 3.2.1 Četnické silniční kontrolní stanice

V roce 1935 byly zřízeny silniční kontrolní stanice, které poskytovali první pomoc při těžkých nehodách. Silniční síť určovala jejich obvod. Činnost těchto stanic řídil vrchní strážmistr, který měl pro výkon služby svého zástupce a šest až devět četníků, jejichž úkolem bylo hlídkovat, ve dne i v noci na nejvíce frekventovaných silnicích, vykonávat dozor nad dodržováním dopravních předpisů, technickým stavem vozidla a předepsaných dokladů. Příslušníci četnických silničních kontrolních stanic za dopravní přestupky měli ve své pravomoci ukládat v blokovém řízení pokuty. K zastavování vozidel používali sirénu a návěstek, na kterém byly nápisy Kontrola, stop a pro případ špatné viditelnosti žárovka.<sup>39</sup>

### 3.2.2 Vyhláška o zabavování motorových vozidel

Vyhláška vzešla z podkladů ustanovení §5 zákona č. 124/1931. V té době se vyskytovalo více vozidel se stejnou poznávací značkou, odtahovaly se automobily, které stály na ulici déle než 10 hodin, vydávající hluk, ale také pokud řidič nebyl fyzicky způsobilý k jízdě kvůli opilosti, nemoci nebo nevolnosti apod. Zkrátka převedeme-li to na dnešní dobu, nikdo by nebyl spokojen, kdyby jeho auto bylo odvezeno přímo od baráku v Příbrami.<sup>40</sup>

---

<sup>37</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 19-20.

<sup>38</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 21.

<sup>39</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 22-23.

<sup>40</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 24.

### 3.3 Po druhé světové válce<sup>41</sup>

Druhá světová válka sebou nepřinesla jen oběti a materiální škody, ale značné změny v počtech a vývoji motorových vozidel. Poválečná situace v celé Evropě přinesla sebou do oblasti silničního provozu nové mezinárodní smlouvy.<sup>42</sup>

Až kolem roku 1950 se objevuje první snaha týkající se bezpečnosti v provozu na silnicích. Sbory národní bezpečnosti (SNB), vznikly po druhé světové válce a měli za úkol kontrolovat řidičské oprávnění a chování účastníků silniční dopravy, dokladů a technického stavu vozidla, kde jsou myšleny hlavně brzdy a osvětlení vozidla. Tyto kontroly měly na starost tzv. silniční kontrolní stanice, které sídlí v oblastech kriminálních ústředen (Čechy a Morava). Jejich působnost platila pro celý kraj, než se časem zřídily v sídlech krajů a spadaly pod NB (národní bezpečnost).<sup>43</sup> *Roku 1951 bylo na Moravě a v Čechách 26 silničních kontrolních stanic, u nichž bylo zřízeno 14 důstojníků a 343 gážistů (strážmistrů a vrchních strážmistrů).*<sup>44</sup>

O rok později se objevuje schválení dokumentu z roku 1949 přepracovaném do zákona č. 56/1950 Sb. o provozu na veřejných silnicích, kterým se ruší doposud platný Řád silniční policie 1914 a další předpisy. Rozvojem motorových vozidel docházelo dále ke specializování. Bezpečnost a plynulost silničního provozu byla ukotvena vyhláškou Ministerstva národní bezpečnosti a způsobilost vozidel Ministerstvem dopravy.<sup>45</sup>

Správa Veřejné bezpečnosti měla tzv. 4. odbor dopravní služby, který lze členit na 3 oddělení:

1. oddělení – řízení silničního provozu
2. oddělení – řidičské průkazy
3. oddělení – řízení východy řidičů a občanů<sup>46</sup>

---

<sup>41</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 54-61.

<sup>42</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 54.

<sup>43</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 56.

<sup>44</sup> MACHUTOVÁ, vM. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 56.

<sup>45</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 56-57.

<sup>46</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 57.

Oddělení se dále dělilo na referáty a ty měly každý za úkol něco jiného, např. jeden z referátů 1. oddělení měl na starost městský provoz, druhý vyšetřování dopravních nehod. Tyto 4 odbory byly jako výkonný a řídicí aparát. Ve své podstatě nahradily silniční kontrolní stanice a plnily své úkoly až do roku 1953, kdy je vystřídaly dopravní inspektoráty VB. Dopravní inspektoráty byly zřízeny nařízením vlády č. 54/1953 Sb., ve všech krajích o okresech, přičemž v Praze byl hlavní dopravní inspektorát. Zákonem č. 13/1956 Sb. dostal dopravní inspektorát trestní pravomoc, ve věcech trestání dopravních přestupků. Byla zde uvedena konkrétní výše pokut, možnost odebrání řidičského průkazu apod. Dále vyhláška č. 145/1956 Ú. 1. o provozu na silnicích, která byla poté novelizována, rozřídila dopravní inspektoráty na hlavní, krajský a okresní. Oddělené VB mělo na starosti vše spojené s vozidly a řidiči (autoškoly, technická způsobilost vozidla). Poté dne 1. 4. 1964 zrušení okrsků a zavedení obvodních oddělení VB.<sup>47</sup>

V roce 1963 vydalo Ministerstvo vnitra rozkaz č. 30 ze dne 27. září platný od 1. 10. 1963, že z úseku dopravní služby se práce správního charakteru přesune nově zřízených správních odborů a správních skupin. (tj. evidence vozidel a řidičů, práce technických inspektorů, atd.). V polovině 60. let došlo ke zřízení specializované odborné školy ministerstva vnitra v Jihlavě, která vedla ke zvyšování úrovně příslušníků dopravních inspektorátů a do dnes zajišťuje přípravu policistů.<sup>48</sup>

Dopravní inspektoráty působily jako samostatné úřady u příslušných správ VB. Zákony přijaté v dalších letech (zákon č. 70/1965 Sb. a poté zákon č. 40/1974 Sb.) nijak neupravily postavení dopravních inspektorátů. V dalších letech došlo k začlenění inspektorátů mezi policejní správní orgány. Vše zůstalo zachováno i po přijetí zákona České národní rady č. 283/1991 Sb. o Policii České republiky.<sup>49</sup>

### **3.4 Nová doba až po současnost<sup>50</sup>**

Na konci osmdesátých a celých devadesátých let ve všech sférách (státní, soukromá, podnikatelská) došlo k nárůstu nákladní i osobní dopravy. Na činnost

---

<sup>47</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 58.

<sup>48</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 59-60.

<sup>49</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 60.

<sup>50</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 128-129.

útvary dopravní policie měli vliv jako je rozvoj cestovního ruchu, formace Evropy a legislativa. Nejpodstatnější změna nastala v doposud stávajícím dělení, kde přibyl úsek dopravního inženýrství, který dnes spravují pracovníci státní správy a samosprávy např. rozhodují o linkovém spojení, o výstavbě nové autobusové zastávky apod. Dále došlo od 1. 1. 2001 k přesunu evidence motorových vozidel a řidičských průkazů pod městské a obecní úřady, kde to měli na starost civilní zaměstnanci. Odbory služby dopravní policie mají vyšší postavení než dopravní inspektoráty. Služby dopravní policie řídí dálniční oddělení a oddělení silničního dohledu. Do kompetencí dálničního oddělení řadíme dohled nad silničním provozem, šetření obecné trestné činnosti a šetření nehod. Působnost vychází z legislativy, kde došlo 1. 1. 2001 ke změnám, že do civilních úseků byly převedeny některé aktivity; nejdůležitější změnou byla platnost zákona o provozu na pozemních komunikacích. Oddělení silničního provozu spravuje krajská správa, jejímž úkolem je doprovod významných delegací, dále zajišťuje přepravu velikých nákladů, aj. Útvary dopravní služby jsou v současné době koordinačním, kontrolním a metodickým pracovištěm Policejního prezidia ČR. Zpracování dopravních nehod a postup při šetření byl změněn k 1. 1. 2009, dále dochází ke snížení administrativy a k nárůstu policistů pro přímý dohled.

## 4 Psychologie vzniku silničních dopravních nehod

### 4.1 Psychologické aspekty řidiče

Prostředí (vozovka, počasí), vozidlo a člověk rozhodují o tom, zda bude doprava bezpečná. Dopravní statistiky ukazují, že z 90 % všech dopravních nehod jsou zaviněné člověkem a tudíž je člověk nejslabším faktorem.<sup>51</sup>

O správném chování ve složité dopravní situaci, rozhodují dovednosti, schopnosti a psychické vlastnosti.<sup>52</sup> „Patří sem senzomotorické vlastnosti a činnosti spojené s vnímáním, pozorností, bdělostí, pohybová koordinace. Dále mentální vlastnosti (inteligence, myšlení a paměť, úroveň rozhodování, aj.). Důležité jsou osobní vlastnosti a schopnosti, zejména ty faktory a složky, které rozhodují o přiměřeném a bezpečném dopravním chování.“<sup>53</sup> Tyto osobní vlastnosti jsou ovlivněny sociálními vlastnostmi, jako například jsou: posuzování a hodnocení vlastností účastníků provozu, navazování kontaktu mezi lidmi.<sup>54</sup>

Základním úkolem řidiče je umět se přizpůsobovat podmínkám vozidla a dopravní situace a orientovat se. „Orientace v dopravní situaci předpokládá aktivitu řidiče, na níž se podílejí dosavadní zkušenosti, citové zážitky, nálada, únava a motivace.“<sup>55</sup>

#### 4.1.1 Struktura osobnosti

Důležitým faktorem při řízení dopravních prostředků je temperament člověka, který prozrazuje psychické vlastnosti řidiče. Podle typologie osobnosti temperamentu dělíme na:

- sangvinik – řidiči toho typu lehce přenáší pozornost, mají sklony sebeovládání, disciplíny, aktivity a iniciativy.

---

<sup>51</sup> PORADA, V. a kol.: *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha, 2000, s. 85.

<sup>52</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 11.

<sup>53</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 11.

<sup>54</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 11.

<sup>55</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 12.



- melancholik – jako řidič si nerad zvyká a nové a náročnější pravidla silničního provozu.
- choleric – řidič choleric je hodně výbušný, netrpělivý s nižší disciplínou.
- flegmatik – je klidný řidič, který reaguje přesně a volně, výborně se soustředí a ovládá, nemá problém s disciplínou.<sup>56</sup>

Dle dopravních psychologů mají všichni provinilci jedno společné, smrtící zbraň, kterou je auto. Opakovaná nehodovost není náhoda, jedná se o poruchu osobnosti, která se vyskytuje již od dětství. Výsledky našich i zahraničních výzkumů prokázaly, že se jedná o lidi, kteří jsou bezohlední, prosazují jen sami sebe, nerespektují dané předpisy a normy.<sup>57</sup>

#### 4.1.2 Smyslové vnímání

Jedná se o základní proces, který napomáhá člověku se v situaci orientovat. Dělíme na hmatové a pohybové, které nám přináší informaci o teplotě, tlaku, bolesti či pohybu. Vjemy, hmatového a pohybového vnímání jsou při koordinované jízdě akceptovány a při rychlém podráždění můžou vyvolat chaotické nebo cílené činnosti v ovládání motorového vozidla.<sup>58</sup>

Dále sluchové, to funguje na principu zvukových vln. Lidské ucho je schopno zachytit frekvenci zvukových vln do 20 000 hertzů. Sluch je pro řidiče až druhým nejdůležitějším orgánem a je zapotřebí jeho stav kontrolovat. Výzkumy prokázaly, že každé ucho je po čase schopno si zvyknout na zvuky motoru a rozlišit tóny případného nebezpečí vzniklé poruchou motoru. Řidiči z povolání musí podstupovat přesnější a náročnější sluchové zkoušky. Tvzení, že pro řidiče metra a vlaků je nedoslýchavost stejně nebezpečná jako neostrost vidění, je jen z části pravda. Psychologové (Plzeň 1994-2000) říkají, že člověk za volantem může varovný signál slyšet, ale nemusí ho vnímat. Důvodem je, že jeho pozornost je směřována jinam, např. poslech rádia, prožívání dané události, přemýšlení, rozhovor s pasažéry. Průzkumy v USA vykazují v porovnání dvou skupin

<sup>56</sup> PORADA, V. a kol.: *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha, 2000, s. 91.

<sup>57</sup> NEŠPOR, K.: *Návykové chování a závislost: Současné poznatky a perspektivy léčby*. Praha, 2011, s. 42.

<sup>58</sup> PORADA, V. a kol.: *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha, 2000, s. 86.

(slyšících a neslyšících řidičů) rozdílnost nehodovosti o 39,86 procenta méně ve skupině neslyšících řidičů. Toto nasvědčuje psychologickému faktu, kde řidiči s vadou sluchu vyrovnávají defekt zrakem a přizpůsobí tomu jízdu.<sup>59</sup>

Třetím druhem vnímání je zrakové, které je pro řidiče nejpodstatnější a díky němuž má řidič informaci o svém vozidle a dopravní situaci. Oko má přímou a také celkovou rozlišovací schopnost (centrální a periferní). Přímé vidění umožňuje řidiči ostrost vidění pouze v několika stupních. Centrální vidění dokáže zachytit pohyb předmětů v okolí, ale bývá rozmazané a neostré. U něho také záleží na rychlosti (např. při zrychlení ze 40 km/h na 100 km/h se sníží ze 100° na 40°).<sup>60</sup>

#### 4.1.3 Pozornost a nepozornost

Vnímání dané situace se odráží na pozornosti. Je jejím základním procesem, který vyvolává v mozku přiměřené či nepřiměřené reakce, záležící na zkušenostech a podává informace o dopravní situaci. *„Abychom vnímali vše potřebné k bezpečné jízdě, musíme být pozorní. Nepozornost (pozornost obrácená jinam než na okamžitou jízdní situaci) je jednou z nejčastějších příčin dopravních nehod.“*<sup>61</sup>

Pozornost je pro řidiče velmi důležitá. Z každodenní zkušenosti jsme poučeni, že člověk je lehce přitahován okolními předměty, kterými jsou např. myšlenky, události nebo jen jdoucí po chodníku.<sup>62</sup>

#### 4.1.4 Rozhodování a vliv okolností

S pozorným vnímáním je spjato umění se rozhodovat, které je ovlivněno okolnostmi, za nichž k rozhodování dochází. Mezi okolnosti patří zejména časová tíseň, nevhodné osobní podmínky (únava, psychický stres, nemoc), složité a nepříznivé dopravní situace. Z tohoto vyplývající zpomalená reakce způsobuje např. při míjení, předjíždění a na křižovatkách ukvapené a nesprávné rozhodnutí.<sup>63</sup>

Na rozhodování řidiče má vliv i jeho charakter a temperament. „Úspěšný řidič je vyrovnaný a reaguje přesně a pohotově. Řidič s nevyrovnaným a slabým

<sup>59</sup> HAVLÍK, K.: *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s. 34-35.

<sup>60</sup> PORADA, V. a kol.: *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha, 2000, s. 86.

<sup>61</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 11-12.

<sup>62</sup> PORADA, V. a kol.: *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha, 2000, s. 87.

<sup>63</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 12.

typem nervové soustavy bývá labilní, nervózní, mívá pocit méněcennosti a za jízdy prožívá pocity úzkosti a obav. Úspěšný řidič má přiměřenou sebedůvěru, odpovědnost a jeho aktivita a energie nepreferuje rizika.<sup>64</sup>

Během řízení vozidla vychází rozhodování řidiče z informací o dopravní situaci, jeho znalostí a zkušeností. Dopravní situace poskytuje řidiči hned několik informací, ty ovšem kvůli času nemůže využít, a proto užije jen pro někoho nejdůležitějších a zásadních informací. Proces rozhodování se dále také odvíjí od náročnosti dopravní situace, která se řeší, např. kritická dopravní situace a průjezd komplikovanou křižovatkou.<sup>65</sup>

#### 4.1.5 Únava

Únavě podléhá každý řidič ať začátečník nebo profesionál. Únavu není zcela jednoduché definovat. Fyzická únava nastává při nahromadění odpadních látek a kyseliny mléčné v těle. Duševní únava je nezměřitelná a projevuje se bolestí zad, malátností, ztrnulostí těla, pocity ospalosti, pálení a zavírání očí. Pálení a zavírání očí znamená už nebezpečí nehody a je třeba bezprostředně ukončit jízdu. Přichází mikrosnání, kdy řidič naprosto nevnímá a přestává řídit až na několik sekund.<sup>66</sup>

Únava vždy přichází zvolna. Lidé si málokdy přicházející únavy všimnou, protože jsou velice zabraní prací. U řidičů se únava projeví chvilkovým výpadkem pozornosti (sledováním něčeho jiného než silnice. Znaky únavy pro každého člověka jsou individuální.<sup>67</sup>

„Výkonnost řidiče a příchod únavy souvisí s temperamentem a těsnou stavbou člověka, přičemž také záleží na celkovém životním stylu. Na jízdu má vliv délka a kvalita odpočinku před započítím, denní doba, dodržování bezpečnostních přestávek, intenzita provozu, kvalita vozovky, prostředí ve voze a pohoda.“<sup>68</sup>

Tzv. fyziologická minima a maxima prožíváme v cyklu 24 hodin. Nejvíce aktivní a výkonní jsme ráno asi do 10. hodin a odpoledne mezi 16. a 17. hodinou.

---

<sup>64</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 12.

<sup>65</sup> PORADA, V. a kol.: *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha, 2000, s. 93.

<sup>66</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 14.

<sup>67</sup> HAVLÍK, K.: *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s. 68-69.

<sup>68</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 14.

Útlum nastává mezi 12 a 14 hodinou. Mezi půlnocí a 5 hodinou ráno přichází největší nutkání usnout. Je vhodné naplánovat si cestu tak, aby nepřesahovala 500 km za den a neměla by přísáhnout 8 hodin. Bezpečnostní přestávky, mají řidiči z povolání povinné. Amatéři by měli zastavit vozidlo po každé hodině alespoň na 5 minut, po 2 hodinách na 15 minut a po 4 hodinách nejlépe spojit odpočinek s občerstvením, kdy je doporučeno zaparkovat auto pokud možno ve stínu a vyvětrat, tělo protáhnout.<sup>69</sup>

Uvádí se, že syndrom konce cesty má také vliv na únavu, např. šest stovek najetých kilometrů je méně rizikové než zbývajících třicet kilometrů.<sup>70</sup>

Pohodlné oblečení přispívá k pohodové jízdě, také strava bez těžkých jídel, které se hůře tráví a odkrvuje mozek. „*Silná káva odstraní na krátkou dobu malátnost, ale může zvýšit popudlivost a nervozitu.*“<sup>71</sup>

Vždy by mělo platit: pokud se cítíte unaveni, zastavte a udělejte si přestávku! „*Odpočinek v nemocnici či dokonce na hřbitově by byl neskonale delší!*“<sup>72</sup>

#### **4.1.6 City a psychické stavy řidičů**

City se projevují psychickými jevy, jako jsou radost, starost, věci příjemné, nepříjemné, události dobré, špatné, zdolávání překážek, aj. Emoce neboli city se projevují formou afektů, nálad nebo vášní. Cit můžeme označit psychickým procesem, který je podstatou osobního prožívání řidiče, např. v jakém prostředí se s dopravním prostředkem pohybuje.<sup>73</sup>

Nervozitu a stres z práce může vyvodit nadbytečné přemýšlení a rozčilování se nad prací spolupracovníků. Dále nespavost, úzkost, neurotické a depresivní stavy, psychosomatické stavy bez organického nálezu může vést k duševní vyčerpanosti, což může zapříčinit prodělání nějaké choroby nebo přepracovanost. Dost závažným problémem bývá, když se po spánku a odpočinku člověk necítí svěží. Pro motoristy to přináší varování, že by měl zajít k doktorovi. Jedná se totiž

<sup>69</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 14-15.

<sup>70</sup> HAVLÍK, K.: *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s. 69.

<sup>71</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 15.

<sup>72</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 15.

<sup>73</sup> PORADA, V. a kol.: *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha, 2000, s. 89.

o únavový syndrom, s kterým může pomoci lékař ve spolupráci s psychologem a psychiatrem. Je-li syndrom diagnostikován, nastává pracovní neschopnost a doporučený odpočinek s psychiatrickou terapií. Dále dochází k úpravě jídelníčku, kde se objevují potraviny s vitamíny, složené sacharidy, železo, tmavozelená listová zelenina, vejce a rybí maso. Vynechávají se ze stravy sladkosti, černá káva a alkohol. Práce psychologa naučí pacienta bránit se stresu.<sup>74</sup>

Psychické zatížení má na řidiče velký vliv. Přichází v úvahu otázka, do jaké míry člověk zvládne čelit narůstající hustotě provozu a technickým vymoženostem automobilu. Podle Michaela Schumachera (Německo 2003) řidič musí jezdit s hlavou, hlava rozdává úkoly nohám a rukám, jediné tak pojede, jak potřebuje.<sup>75</sup>

## 4.2 Jednání řidiče

V dopravní situaci rozdělujeme jednání řidiče na přizpůsobivé a nepřizpůsobivé. Chování přizpůsobené k jízdě je, že díky vnímání a myšlení, reagujeme na dopravní situaci. Pokud dojde ke zkratovým, prodlouženým reakcím, zmatku při objevení se neočekávaného jevu, jedná se o chování nepřizpůsobené k jízdě.<sup>76</sup>

Jak se člověk chová na silnici, takovým je člověkem v běžném životě, a proto se na našich silnicích můžeme setkat s řidiči – závodníky, spěchánci, bázlivci. Řidiči závodníci si vynucují volný průjezd, chodci před nimi musejí uskakovat, maximální povolená rychlost jim nic neříká. V běžném životě jsou to většinou bezvýznamní lidé, protože jim chybí sebekontrola a odpovědnost. Spěchákové jsou kategorií hodně podobnou řidičům závodníkům. Vidí jen svou práci a imaginární zisk, mívají mobil u ucha a zapomínají na to, že na silnicích nejsou sami. Patří mezi ně i tací, kteří si dali právo na spěch zlegalizovat a už nevzpomenou na to, že fyzikální zákony si nevybírají, a že např. na mokré vozovce se snižuje přilnavost pro auto kopáče stejně jako pro vůz ministra. Smutným dokladem jsou tohoto dopravní nehody poslanců a vládních činitelů. Občané, řidiči s vyšším společenským postavením, si myslí, že pro ně Pravidla silničního provozu v plném rozsahu neplatí. Tento jev mají vyspělejší státy

---

<sup>74</sup> HAVLÍK, K.: *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s. 70-71.

<sup>75</sup> HAVLÍK, K.: *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s. 11-13.

<sup>76</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 12.

už dávno za sebou. Začínající řidič by si tohoto všeho měl být vědom a být připravený na takové jednání zareagovat. Bázlivec neboli sváteční jezdec je protikladem agresivních řidičů. Patří sem zpravidla řidiči a řidičky, kteří řídí jen občas a nemají ještě dostatečný výcvik. Ale ani bázlivec není pro ostatní účastníky provozu příjemný, protože svou pomalou jízdou uprostřed vozovky a pozdními přeopatrnými manévry na křižovatkách zdržuje provoz.<sup>77</sup>

Od narození až do smrti provázení jedince duševní změny (smích, pláč, radost, smutek, vztek a strach), které se prolínají do dopravního chování řidiče. S tímto souvisí i porucha osobnosti (anetická psychopatie), kde lidé takto nemocní nemají svědomí, náklonnost, soucit a jejich chování i za volantem provází lhostejnost, cyničnost a bezohlednost k druhým. Jako příklad si můžeme uvést ženu (Praha 1974), kdy s úmyslem někoho zabít vjela do hloučku stojících lidí nákladním automobilem.<sup>78</sup>

Slušnost za volantem je jedinou možnou ochranou proti rostoucímu počtu dopravních nehod a nepříjemnostem. Jedná se o dodržování pravidel silničního provozu, ohleduplností a pozorností vůči ostatním účastníkům. Vyhnout se komplikacím, zajistit poměrnou bezpečnost je hlavní důvod, proč dodržovat pravidla silničního provozu a ne jen kvůli strachu z represe.<sup>79</sup>

Aby nevníkl chaos na silnici a nikoho nenapadlo jet např. po levé straně je Parlamentem ČR schválen zákon s Pravidly silničního provozu, v němž spočívá naše bezpečnost na silnicích.<sup>80</sup>

---

<sup>77</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 12.

<sup>78</sup> HAVLÍK, K.: *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s. 55-56.

<sup>79</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 12-13.

<sup>80</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 13.

## 5 Dopravní služba a prevence

Dopravní služba je úzce spjata prevencí. Prevenci dělíme do několika kategorií: represivní, aktivní klidová aj. V rámci prevence probíhají akce, kde policie prezentuje svou činnost a seznamuje řidiče s jejich technickým vybavením (besedy s řidiči, návštěvy a besedy na školách, aktivní účast na sportovním utkání a různých výstavách). Dělají se i dopravně bezpečnostní akce, kde policisté seznamují řidiče s přístroji na alkohol, při nich dostanou řidiči s negativním výsledkem dechové zkoušky malý dárek, nealko pivo, mají za účel přecházet dopravním nehodám pod vlivem návykových látek. Podobné akce se dělají i pro děti, kde jim policista u přechodu, vysvětluje pravidla silničního provozu.<sup>81</sup>

Prevence nehod má za cíl předcházet agresivnímu chování v silničním provozu, což může mít za následek poškození zdraví a věcí. Je zde zapotřebí spolupráce pěti sektorů (zhodnocování, tvorba, výchova, prosazování práva a dopravní inženýrství), které spolu úzce souvisí.<sup>82</sup>

### 5.1 Dopravní nehody na silnicích a jejich příčiny

Na silniční dopravu připadá největší podíl usmrcených a zraněných osob, např. v roce 2005 šlo v České republice o 33 497 v silniční dopravě oproti 507 osobám v železniční dopravě.<sup>83</sup> A z toho osoby, které řídí automobil a zavíní nehodu na železničním přejezdu, jsou započítávány do nehod železničních. (viz tabulka č. 1)

Člověk, vozidlo a komunikace jsou faktory, které spolu úzce souvisí. Dopravní nehoda je zapříčiněna jejich společným působením. Účastník silničního provozu se pohybuje v širším prostoru, kterým označujeme komunikaci. Mezi rizikové situace zahrnujeme provozní, světelné, dopravní, ale také klimatické podmínky, které ovlivňují uživatele komunikace a vedou k dopravním nehodám.<sup>84</sup>

---

<sup>81</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 133-135.

<sup>82</sup> ŠTIKAR, J. a kol.: *Psychologická prevence nehod*. Praha, 2006, s. 89.

<sup>83</sup> ADAMEC, V. a kol.: *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha, 2008, s. 91.

<sup>84</sup> LÍDL, V., a kol.: *Silnice a dálnice v České republice*. Praha, 2009, s. 89-90.

Příčiny dopravních nehod nelze stavět jen na výsledcích policejního šetření, kde je cílem najít viníka nehody a poté dle legislativy zhodnotit právní zodpovědnost. K nalezení skutečné příčiny dopravních nehod je zapotřebí vycházet z analýz jednotlivých nehod, jejich okolností a zároveň specialisté musejí zhodnotit vozidlo, komunikaci i lidské aspekty. Tudíž každá nehoda je individuální, stane se za různého účinku působení našich již zmiňovaných faktorů.<sup>85</sup>

### 5.1.1 Postup u účastníků dopravní nehody s podezřením na alkohol

Ovládací a pozorovací schopnosti člověka jsou oslabeny po požití alkoholického nápoje. *Tyto účinky jsou nebezpečné zejména v silničním provozu, a to protože řízení motorových vozidel, které dosahují značných rychlostí, vyžaduje plné soustředění a správné reagování řidiče na všechny okolnosti vyvolané provozem.*<sup>86</sup>

Alkohol způsobuje malátnost, únavu až usnutí, poruchy vědomí, odstraňuje zábrany, snižuje schopnost soustředění a pozornost, ochablost a prodlužuje jeho reakce. Řidič jede nepřiměřeně rychle, protože stav podnapilosti dává řidiči pocit jistoty. Reakční dobou rozumíme stav, který potřebuje člověk, než si všimne dané situace a užije jistá opatření. Uvádí se délka 1 sekundy, kdy 0,2 s činí doba mezi začátkem působení brzd po sešlápnutí brzdového pedálu. Např. při rychlosti 40 km/h ujede auto ještě 8,89 m, protože 0,8 s potrvá, než řidič začne reagovat. Toto si vypočteme dle vzorečku  $s = t \times v$  (kdy se u  $v$  použije konstanta 3,6 m/s kvůli převodu). Příklad je uveden bez vlivu alkoholu nebo jiné návykové látky. Lze tedy říci, že se jedná o lepší variantu.<sup>87</sup>

Ke vstřebávání alkoholu nedochází v ústní sliznici, rychle se dostane do žaludku, kde se vstřebává pouze 1/5. Zbytek jde do tenkého střeva. Alkohol s vyšší koncentrací se vstřebává rychleji. Pokud dochází ke vstřebávání na lačno, je mnohem rychlejší než s potravou. Bílkovy zpomalují vstřebávání méně než tuky a nejméně uhlohydráty. Poté co skončí vstřebávání je poměr alkoholu v krvi

<sup>85</sup> LÍDL, V., a kol.: *Silnice a dálnice v České republice*. Praha, 2009, s. 89-90.

<sup>86</sup> ČERMÍN S. a kol.: *Kriminalistika – dopravní nehody: Vyšetřování dopravních nehod*. Praha, 1968, s. 20.

<sup>87</sup> ČERMÍN S. a kol.: *Kriminalistika – dopravní nehody: Vyšetřování dopravních nehod*. Praha, 1968, s. 20.



konstantní proti množství alkoholu v organismu.<sup>88</sup> Tedy lze vypočítat množství přijatého alkoholu do organismu:  $a = p \times c \times r$ ; kde  $a$  = množství veškerého přijatého alkoholu v gramech,  $p$  = váha osoby v kg,  $c$  = koncentrace alkoholu v krvi v promile,  $r$  = konstanta, která vyjadřuje podíl vody v tělesné váze organismu.<sup>89</sup>

Na místě nehody, kdy dojde k prvnímu střetnutí pachatele s policistou, je třeba pozorovat chování pachatele, který se snaží známky podnapilosti nebo i opilosti skrývat. Důležité je pachatele pozorovat i v době, kdy nemá tušení, že je pozorován. Pokud dojde u vyšetřovatele k podezření pachatele s požití návykové látky, je zapotřebí vykonat dechovou zkoušku. Jestli-že výsledek dechové zkoušky je pozitivní, musí ho potvrdit odběry krve, s tím, že se řidiče vyšetřovatel zeptá kdy, co a s kým naposledy pil, abychom předcházeli obhajobě, že pil až po dopravní nehodě (obsah alkoholu dle Widmarka). Při nehodě vážného charakteru se vždy odebírá krev. Teprve asi až po 15-20 hodinách lidské tělo vyloučí nejvíce alkoholu tedy i v případě uprchnutí a dopadnutí řidiče po několika hodinách od nehody, je doporučeno odebrat krev. Z tohoto vyplývá, že k největší koncentraci alkoholu v krvi dochází přibližně 60-90 minut po požití. Opět je tázán, co, kde a s kým pil, vše se musí prověřit. Toto ztěžují případy, kdy řidič není schopen výslechu, je zraněný, v bezvědomí.<sup>90</sup>

## 5.2 Způsobilost řídit

Zdravotní způsobilost potvrzenou lékařem, musí mít každý člověk už při odevzdání žádosti o výcvik v autoškole. Lékař ji odepře lidem, kteří trpí vážnými duševními chorobami „např. schizofrenie, maniodepresivní psychóza, epileptikům, lidem trpícím závratěmi a poruchami rovnováhy, s poruchou orientace, narkoleptikům, pacientům postiženým sklerózou mozkových cév, alkoholikům a narkomanům.“<sup>91</sup>

---

<sup>88</sup> ČERMÍN S. a kol.: *Kriminalistika – dopravní nehody: Vyšetřování dopravních nehod*. Praha, 1968, s. 20-21.

<sup>89</sup> ČERMÍN S. a kol.: *Kriminalistika – dopravní nehody: Vyšetřování dopravních nehod*. Praha, 1968, s. 21.

<sup>90</sup> ČERMÍN S. a kol.: *Kriminalistika – dopravní nehody: Vyšetřování dopravních nehod*. Praha, 1968, s. 22-24.

<sup>91</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 13.

Zdravotní stav každého jedince se v průběhu života mění. Za častými příčinami dopravních nehod stojí srdeční infarkt, záchvat anginy pectoris či mozková mrtvice. V naší civilizované společnosti jsou tyto kardiovaskulární onemocnění nejčastější a vše je zapříčiněno tím, že lidé jdou pro pomoc lékaře až v poměrně vysokém stadiu nemoci. Pod trvalou kontrolou řidiče by měli být i osoby s cukrovkou, štítnou žlázou a plicními onemocněními, protože jejich schopnost bezpečně řídit je také snížena.

### 5.3 Dohled nad osobní dopravou

Cílem je eliminovat protiprávní jednání a zajistit bezpečnost. S nárůstem počtu registrovaných vozidel v České republice, nekázně řidičů a rozvoje cestovního ruchu bylo zapotřebí moderních, technicky výkonnějších měřících zařízení a zvýšenému dohledu na provoz silnic. Dochází k nahrazování bezzáznamových zařízení (typ R3) na s fotoaparátém (R7) a později s výpočetní technikou a kamerou (R7 CCD-U). Dnes se používají ty nejmodernější (AD 9 nebo AD 10). Tyto zařízení slouží samostatně i jako vestavěná ve vozidlech. K modernizaci dochází i v zařízení, které umožňuje zachytit nesprávný způsob jízdy, měřit rychlost za jízdy, dokumentovat, jízdu na červenou. (např. GESIG, PolCam, laserový měřič rychlosti ATS Telcom). Také přístroje na měření alkoholu v krvi se posouvají dopředu a ty stávající nahrazují modernější a úspornější (viz. podkapitola). K orientačnímu zjištění drog v potu nebo slinách se používá přístroj DRUGWIPE. V případě pozitivního zjištění je pachatel vyzván k odběru tekutin a poté čeká na laboratorní vyřešení.<sup>92</sup>

#### 5.3.1 Dechová zkouška

K provádění orientační dechové zkoušky používala dopravní služba v průběhu let různé prostředky. „Z historie známe např. Hargerův přístroj, různé druhy detekčních trubiček k určování přibližného množství alkoholu v krvi, měření pomocí elektronických měřičů alkoholu v dechu, kde je činnost přístrojů založena na změně elektrické vodivosti polovodičového plynového senzoru v přítomnosti alkoholu“.<sup>93</sup>

---

<sup>92</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 129-130.

<sup>93</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 42.

Od roku 1953 je s měřením alkoholu v dechu spojeno jméno Dräger. Ze stejné doby je i první elektronicky vyhodnocující přístroj *Draeger Breathalyzer*. Prostředky k dechové zkoušce se odrážejí od vývoje elektroniky. V roce 1980 byl v prodeji první digitální přenosný přístroj Alcotest 7310. Díky podpoře České spořitelny bylo zakoupeno 17 ks strojů do Středočeského kraje. Dopravní policie v průběhu let vystřídala celou řadu přístrojů, jejich součástí je i bezdrátová tiskárna Mobile Printer (Alcotest 6510, Alcotest 6810, Alcotest 7410).<sup>94</sup>

Na přelomu roku 2008/2009 byl díky svým vlastnostem přijat nejnovější přístroj generace Alcotest 7510. Je zde nastavitelný průběh měření, umí zaznamenat místo měření díky GPS, řídí dechovou zkoušku, dále také pozná v dutině ústní přítomnost alkoholu. Je vyvinut také přístroj Dräger DrugTest 5000, který rychle, hygienicky a spolehlivě určí přítomnost omamných a psychotropních látek.<sup>95</sup>

Příbramští policisté používají Alcotest 7510 a jeho předchůdce Alcotest 7410. Odborníci provádějí jednou do roka údržbu tzv. kalibraci na přístroji, která trvá vždy 14 dní.<sup>96</sup>

---

<sup>94</sup> MACHUTOVÁ, M. a kol.: *Historie dopravní policie*. Praha, 2009, s. 44.

<sup>95</sup> Dräger Alcotest 7510 - návod k obsluze: *Manuál alcotest7510*. [online]. 2015. [cit. 2015-28-01]. Dostupný z WWW:

<[http://alkoholtester.cz/download/download/Drager\\_Alcotest\\_7510\\_manual.pdf/](http://alkoholtester.cz/download/download/Drager_Alcotest_7510_manual.pdf/)>.

<sup>96</sup> Dräger Alcotest 7510 - návod k obsluze.: *Manuál alcotest7510*. [online]. 2015. [cit. 2015-28-01].

Dostupný z WWW:

<[http://alkoholtester.cz/download/download/Drager\\_Alcotest\\_7510\\_manual.pdf/](http://alkoholtester.cz/download/download/Drager_Alcotest_7510_manual.pdf/)>.

## 6 Návykové látky a jejich členění

Návykové látky jsou pro lidské tělo nebezpečné a dle druhu mají různé následky. Úzce spojeni se závislostí, která snadno vzniká a poté už ve většině případů se bez pomoci druhých neobejde. Závislost se dá diagnostikovat lidem, u kterých se během jednoho roku projeví tři a více těchto jevů: zanedbávání svých potřeb nebo zájmů (veškerý svůj volný čas, člověk závislý věnuje obstarávání látky), pokračující užívání i přes vzniklé následky (toxické poškození myšlení, nemoc jater způsobené nadměrným pitím, nadměrné užívání látek vedoucích k depresivním stavům), zvýšení dávek k získání původního účinku (na začátku užívání), silná touha nebo pocit puzení k užití látky, odvykací stav tělesný (s úmyslem odstranit příznaky z předchozího užívání látky), špatné sebeovládání (množství látek, začátek – konec).<sup>97</sup>

### 6.1 Členění návykových látek

#### 6.1.1 Opioidy a opiáty

Tyto látky nesou název odvozen od opia, což jsou zaschlé šťávy nezralých makovic. Ovlivňují organismus pomocí opioidních receptů. V lékařství jsou tyto látky využívány jako nesilnější léky na bolest a na kašel. Opiáty mají podobnou strukturu morfinu a jsou podskupinou opioidů. Účinek závisí na vazbě látky na opioidních receptorech, uložených v nervovém systému. Uživatelé mají stažené zornice (mióza), zimnici, svědění po celém těle, útlum dýchání a kašle, zvýšenou kyselost ve vnitřním prostředí organismu (acidózu), rozšířené cévy (vazodilataci), pokles krevního tlaku (hypotenze), dále může dojít k problémům v trávicím traktu (zácpa), u žen vedou opioidy i ke sterilitě.<sup>98</sup> Opioidy dělíme do několika skupin, dle afinity (síla vazby k receptorům) a efektivity (síla aktivace receptoru): *dualisté (částeční opioidní antagonisté) – váží se na receptory, některé aktivují a jiné blokují (butorphanol, pentazocin), opioidní antagonisté – silná afinita, ale nulová aktivita – blokují receptor a užívají na předávkování (naloxon), opioidní agonisté – mají silná afinita i aktivita = typické účinky opiátů (morfin,*

<sup>97</sup> NEŠPOR, K.: *Návykové chování a závislost: Současné poznatky a perspektivy léčby*. Praha, 2011, s. 8-10.

<sup>98</sup> KALINA, K. a kol.: *Drogy a drogové závislosti 1*. Česká republika, 2003, s. 159.

kodein), částeční opioidní agonisté-antagonisté – váží se na receptory, některé aktivují, jiné blokují (butorphanol, pentazocin).<sup>99</sup>

- Heroin – patří mezi nejrozšířenější drogy užívané v ČR. Lze aplikovat šňupáním, inhalací z aluminiové fólie, kouřením, nejnebezpečnějším a nejčastějším způsobem je nitrožilní aplikace. Způsob aplikace záleží na formě látky (bílý heroin – nitrožilní aplikace, popř. šňupání, hnědý heroin - inhalace nebo kouření). Účinky jsou stejné jako u opioidů celkově.<sup>100</sup>
- Opium – můžeme aplikovat injekčně, požíváním nebo kouřením. Vznik závislosti je už všech způsobů aplikace stejný a vzniká úplně stejně jako ostatních opioidů. K výrobě je užívána zaschlá šťáva nezralých makovic setého máku. Z opia můžeme získat morfin, který je nejúčinnějším alkaloidem, jehož účinky jsou upravovány dalšími alkaloidy (papaverin, thebain, kodein, aj.).<sup>101</sup>
  - *Morfin* – pomáhá tlumit bolest, celkově utlumuje mozek, což má za následek barevné sny v narkotickém spánku.<sup>102</sup>
  - *Papaverin* – užívá se na křeče hladkého svalstva. Riziko vznikající užíváním opia plyne z hygienických podmínek, které jsou ve většině případů naprosto nevyhovující. Aplikací do žíly také může dojít k zpomalení tepu, poklesu krevního tlaku a k poruše srdečního rytmu.<sup>103</sup>
  - *Kodein* – jedná se o slabší analgetikum, získávané z morfia, mající jemu podobné účinky, jen mnohonásobně slabší. Kodein se užívá k utlumení kašle.<sup>104</sup>
- „Braun“ – patří mezi chemicky polysyntetické opioidy. Jedná se o českou drogu vyráběnou v laboratořích doma z léků, které obsahují kodein. Braun

---

<sup>99</sup> KALINA, K. a kol.: Drogy a drogové závislosti 1. Česká republika, 2003, s. 159.

<sup>100</sup> KALINA, K. a kol.: Drogy a drogové závislosti 1. Česká republika, 2003, s. 161.

<sup>101</sup> Kolektiv autorů sdružení SANANIM.: *Drogy - otázky a odpovědi*. Praha, 2007, s. 172.

<sup>102</sup> Kolektiv autorů sdružení SANANIM.: *Drogy - otázky a odpovědi*. Praha, 2007, s. 172.

<sup>103</sup> Kolektiv autorů sdružení SANANIM.: *Drogy - otázky a odpovědi*. Praha, 2007, s. 173.

<sup>104</sup> Kolektiv autorů sdružení SANANIM.: *Drogy - otázky a odpovědi*. Praha, 2007, s. 173.

má hnědou barvu a aplikuje se nitrožilně. Jeho potenciál závislosti je nižší než u heroinu. Od druhé poloviny 90. let je vytlačen heroinem, nyní ho můžeme vidět na trhu jako náhradní drogu.<sup>105</sup>

- Metadon – jedná se o chemicky neodvozenou látku od morfia, ale o syntetické opioidy. Jeho závislost bývá nižší než u heroinu a aplikuje se ústy. V zahraničí se užívá i injekční forma aplikace. Metadon je vyráběn pouze legálně, jako lék pro závislé uživatele na opioidech (abstinenční pokusy).<sup>106</sup>
- Subutex – obsahuje látku buprenorfin, který má stejné účinky jako ostatní opioidní látky, jen ne až tak výrazné jako heroin. Je-li užíván správně - nechá se rozpustit pod jazykem v dutině ústní – je méně rizikový než heroin, protože neobsahuje různé příměsi, jako jsou v ilegálně vyráběných drogách. Účinky přicházejí během 10 minut a vylučují se až 25 hodin. Subutex se může aplikovat i injekčně, kdy už by byl řazen dle plynoucích rizik mezi jiné injekčně užívané drogy.<sup>107</sup>

### 6.1.2 Halucinogenní drogy

Jedná se o přírodní a syntetické látky, které vedou od zostření až k halucinacím. Zaujímá největší pozornost vědců i laiků, které přitahuje jejich účinky na člověka, vlastnosti, nevyzpytatelnost a tajemnost. V současné době se nejvíce objevují na tanečních párty, stejně jako extáze. Pouze ojediněle se objevuje užívání samotných halucinogenních drog, uživatelé ji berou spíše jako zpestření k droze hlavní. Užívání halucinogenů vede k duševnímu poškození, které je ve většině případů trvalé. V období podzimu, konkrétně září a října se velmi často objevuje zneužívání lysohlávek. Mezi halucinogenní drogy řadíme stovky různých látek, z nichž u nás nejrozsáhlejší jsou právě výše uvedené lysohlávky a LSD.<sup>108</sup>

*Obecně je můžeme rozdělit do tří základních skupin: první skupinou jsou přírodní halucinogenní drogy rostlinného původu a hub (např. durman, psilocybin, mezkalin, atd.), druhou skupinu tvoří přírodní drogy živočišného původu*

---

<sup>105</sup> KALINA, K. a kol.: Drogy a drogové závislosti 1. Česká republika, 2003, s. 162.

<sup>106</sup> KALINA, K. a kol.: Drogy a drogové závislosti 1. Česká republika, 2003, s. 162.

<sup>107</sup> Kolektiv autorů sdružení SANANIM.: *Drogy - otázky a odpovědi*. Praha, 2007, s. 172.

<sup>108</sup> Kolektiv autorů sdružení SANANIM.: *Drogy - otázky a odpovědi*. Praha, 2007, s. 157-158.

(např. bufetenin) a třetí skupina jsou umělé a poloumělé halucinogenní drogy (LSD a PCP)<sup>109</sup>

- LSD se na černém trhu u nás objevuje jen ve formě tzv. krystalů a tripů. Obě formy se užívají rozpuštěním v ústech, pod jazykem (perorálně). Malé papírové čtverečky s potiskem nám říkají, že se jedná o trip a granule zelené nebo tmavě modré barvy ukazují na formu LSD v krystalech. Nelegálně vyrobené LSD může obsahovat méně aktivních látek a různé nečistoty, příměsi (např. kombinace s extází). Nejvíce se LSD u nás objevuje na tzv. taneční scéně, kde je doprovázena určitou hudbou a módními trendy v oblékání.<sup>110</sup>
- Lysohlávky, obsahující aktivní látku psilocybin. Na území České republiky se s nimi můžeme setkat na spousty míst. Účinky se většinou objevují mezi 10-45 minutami, kde záleží na způsobu aplikace a odeznívají po 5-6 hodinách, dle požité dávky. V ústní dutině při aplikaci žvýkáním, se látky vstřebávají rychleji a dosahují většího účinky, kdežto po spolknutí je účinek menší a dostaví se pozvolna. Lysohlávky působí na každého individuálně, může se dostavit bolest hlavy, pocení, ospalost, křeče, třes, podrážděnost, deprese, nevolnost a v lepším případě se projeví pocit štěstí, uvolnění. Z psychologického pohledu se mění vnímání času a reality. Při dlouhodobějším užívání se mohou projevit i halucinace, která mohou vést k úrazu nebo nehodě. Průběh intoxikace může být ovlivněn duševními prožitky člověka. Účinky lysohlávek můžeme přerušit určitými psychofarmaky (např. neuroleptiky).<sup>111</sup>

### 6.1.3 Stimulancia

Stimulační látky, jinak také psychomotorické stimulanty nebo budivé látky patřící do skupiny látek chemicky různorodých, vyvolávají povzbuzení jednak tělesné, ale i duševní. Vzbuzují pocit svěžesti, který může přecházet

<sup>109</sup> KALINA, K. a kol.: Drogy a drogové závislosti 1. Česká republika, 2003, s. 169.

<sup>110</sup> KALINA, K. a kol.: Drogy a drogové závislosti 1. Česká republika, 2003, s. 169-170.

<sup>111</sup> Kolektiv autorů sdružení SANANIM.: *Drogy - otázky a odpovědi*. Praha, 2007, s. 159.

až k nekontrolovanému vzrušení. Mezi tyto látky zařídíme nelegální látky (kokain, pervitin) a látky s mírnějším efektem, což jsou káva a čaj.<sup>112</sup>

- Kokain pochází z jihoamerického keře, pod názvem koka pravá, je to alkaloid. V medicíně je užíván jako bez zápachová, bílá, šupinovitá, lesklá látka v podobě krystalů, která znecitlivuje jazyk a má nahořklou chuť. Pro ČR je kokain spíše okrajovou drogou užívanou spíše mezi finančně privilegiovanými obyvateli. Kokain se užívá injekčně, žvýkáním, šňupáním nebo tzv. crack, což je chemická forma zpracovaná na této bázi, lze kouřit.<sup>113</sup>
- Amfetamin – patří mezi nejrozšířenější stimulační látky po celém světě a u nás jen v oblasti severní Moravy je amfetamin, patřící do skupiny látek, které označujeme aminy. Byl objeven až později v roce 1887 a ještě v roce 1939 byl veden jako bez návyku. Zneužití této látky bylo masově využíváno na podporu životně důležitých orgánů, zlepšuje náladu, snižuje potřebu spánku. Dle klinických obrazů se látka podobá kokainu i včetně příznaků, které se sebou přinášejí – neklid a úzkost.<sup>114</sup>
- Pervitin jinak znám také jako metamfetamin, piko, peří, perník, aj., patří do skupiny budivých aminů. Do této skupiny můžeme také řadit MDMA, amfetamin, léky proti únavě, chuti k jídlu aj. Pervitin je daleko účinnější než amfetamin a patří u nás k nejrozšířenějším drogám. Je to mikrokrytalický, bílý prášek bez zápachu, má hořkou chuť a na černém trhu se většinou objevuje ve žluté nebo fialové barvě, která vzniká ze zbytků látek z domácí výroby. K výrobě jsou zapotřebí znalosti chemického průmyslu, nesprávné „vaření“ pervitinu obsahuje toxické látky a dochází k nekontrolovatelnému účinku. Na výrobu pervitinu se užívá látka efedrin, která léčí astma, nízký tlak a dále příměsí červeného fosforu a louhu. Pod názvem „čeko“ pervitin proniká z českého do západoevropského trhu.<sup>115</sup>

---

<sup>112</sup> Kolektiv autorů sdružení SANANIM.: *Drogy - otázky a odpovědi*. Praha, 2007, s. 164.

<sup>113</sup> KALINA, K. a kol.: *Drogy a drogové závislosti 1*. Česká republika, 2003, s. 165.

<sup>114</sup> ŠEDIVÝ, V., VÁLKOVÁ, H.: *Lidé, alkohol, drogy*. Praha, 1988, s. 29-30.

<sup>115</sup> KALINA, K. a kol.: *Drogy a drogové závislosti 1*. Česká republika, 2003, s. 166.



Jejich stimulační účinky závisí na formě podávání, působí na centrální nervovou soustavu, nejvíce mozek. U těchto látek dochází k psychické závislosti. Závislost na těchto drogách přichází velmi rychle. Látky bývají rychle tolerovány, a proto dochází také ke zvýšení dávek pro dosažení stejné účinku. Lidé, kteří přestanou užívat stimulační látky, cítí velikou únavu, ve většině případů jen spí, s krátkými pauzami na jídlo. Poté je-li mu zabráněno v získávání a aplikaci další drogy, bývají neklidní, skleslý, v depresi až agresivní. Užívání stimulačních drog nejvíce zatěžuje kardiovaskulární systém, kde selhává srdce a při předávkování může dojít ke smrti. Při injekční aplikaci se zde objevuje riziko nemoci – HIV, žloutenka. Tzv. šňupáním si uživatelé poškozují sliznici, kde může dojít až ke ztrátě čichu. Dále mohou vyvolat toxickou psychózu – obavy, podezřívavost<sup>116</sup>

#### **6.1.4 Konopné drogy**

Konopné drogy se v Evropě užívaly už v hluboké historii, okolo 10 000 let př. Kr. Herodotos z Halikarnasu, řecký historik a filozof, napsal spoustu děl o konopných drogách, také pojmenoval drogu kanabis. Rostliny všech těchto druhů jsou dvoudomé, přičemž samičí jsou významnější, protože psychoaktivní látky. Konopí roste převážně v teplejším klimatu, po celém světě i v České republice, u nás nejvíce na Moravě, kde dosahují rostliny nejvyššího obsahu psychoaktivních látek.<sup>117</sup> Rozlišujeme tři druhy s obsahem psychoaktivních látek: *Cannabis sativa* (Linné), *Cannabis indica* (Lamarck), *Cannabis ruderalis* (Janischewsky), dále jsou druhy s minimálním obsahem psychoaktivních látek pro účely průmyslu.<sup>118</sup> Marihuana a hašiš jsou dvě základní formy drogy, které se objevují na černém trhu. Sušené květenství s horními lístky samičí rostliny nesoucí název Marihuana, její zbarvení je zelené. V případě nekvalitní přípravy může být až zeleno-černé. Marihuana v Čechách může obsahovat semínka, protože může být nesprávně zpracována. Jinak je tato látka bez semínek, má silné aroma, menší kousky - držících ve žmolcích při sobě, je jemně lepící. Hranice obsahující aktivní látky se pohybuje mezi 2-20 %. Marihuana je surovinou sloužící k přípravě hašiše. Hašiš je pryskyřice z konopí, bez které by neměla očekávaní účinky, obsahuje menší nečistoty a obsah květenství je malý. Jeho barva závisí na zemi původu:

---

<sup>116</sup> Kolektiv autorů sdružení SANANIM.: *Drogy - otázky a odpovědi*. Praha, 2007, s. 167-168.

<sup>117</sup> KALINA, K. a kol.: *Drogy a drogové závislosti 1*. Česká republika, 2003, s. 174.

<sup>118</sup> Kolektiv autorů sdružení SANANIM.: *Drogy - otázky a odpovědi*. Praha, 2007, s. 153.

Afghánistán – tmavě hnědý, Maroko – hnědý. Zde je obsah látky jednou tak vyšší (až 40 %). Při vykouření drogy přicházejí účinky dříve (během desítek sekund), než při perorálním požití, ty trvají déle. Mezi nejčastější účinky těchto látek patří hlad, mírný chlad a pocit sucha v ústech. Člověk užívající konopné látky bývá dezorientovaný v čase, objevují se sluchové a zrakové iluze a zhorší se vnímavost v prostoru. Má viditelně zakrvené spojivky tzv. „králičí oči“. Látky také zlepšují náladu, v některých případech vyvolávají silný smích. Při dlouhodobém užívání nadměrného množství může vést k neschopnosti soustředit se a zhoršení krátkodobé paměti<sup>119</sup>

### 6.1.5 Těkavé látky

Těkavé látky jsou nebezpečnější než „tvrdé drogy“, jako je heroin, pervitin, kokain. Narkotický účinek vede k předávkování, které většinou končí smrtí. Dlouhodobé užívání poškozuje ledviny, kostní dřeň, játra, ale hlavně mozek, kde dochází k úbytku rozumových schopností.<sup>120</sup> Jinak se jim také říká prchavé nebo inhalační drogy. Patří mezi ně některé látky uvedené v zákoně 167/1998 Sb., o návykových látkách, tato legislativa je nedostačující, není zde zohledněn volný prodej těkavých látek osobám mladším osmnácti let. Jedná se o některá ředidla, rozpustila, lepidla, plynné látky (např. rajský plyn). Tyto látky se od sebe liší klinickým obrazem, účinkem a chemickým složením. Mezi inhalační drogy řadíme toluen, trichloretylen, éter, benzin, aceton, rajský pln.

- Rajský plyn – kyslík s oxidem dusným, vyvolává bezbolestný stav, který se rychle ztrácí. Užívá se ke krátkodobé narkóze.
- Benzin – pohonná hmota, jedná se o směs vyšších uhlovodíků.
- Toluen – u nás nejrozšířenější inhalační droga. Získává se z ropy, koksových plynů, lehkého oleje. Používá se jako rozpouštědlo a ředidlo laků. Jeho inhalace vede k poruše vnímání, útlumu, spánku, halucinacím, může dojít k zástavě srdce, dechu, udušení. Vyvolává velmi silnou závislost. Následky se dostaví po delším užívání (hloupost, agrese, poruše chování emotivity, výkonnosti).

<sup>119</sup> KALINA, K. a kol.: Drogy a drogové závislosti 1. Česká republika, 2003, s. 174-175.

<sup>120</sup> Kolektiv autorů sdružení SANANIM.: *Drogy - otázky a odpovědi*. Praha, 2007, s. 150.

- Éter – jedná se o rozpouštědlo olejů a tuků, které se dříve využívalo k narkózám, kde také docházelo k jeho zneužívání.
- Aceton – rozpouštědlo, lákající lidi, kteří s ním pracují. U nás se moc nevyskytuje.

V 19. století, jako prevence před užíváním nebezpečných těkavých látek, byli v televizi pořady a vydávaly se knihy, které měli upozornit hlavně rodiče. To však vzbuzuje zájem veřejnosti, nejvíce dětí a mládeže, láká je touha poznat něco nového. Zneužívání inhalačních látek se u nás objevilo před druhou světovou válkou. V dnešní době je počet uživatelů stabilní, objevuje se návaznost na další návykové látky, jimiž jsou alkohol a tabák. Největší příčinou je snadná dostupnost a cena těchto látek.<sup>121</sup>

#### 6.1.6 Alkohol

Vzniká kvašením sacharidů nebo polysacharidů. Již z historie je známo, že alkohol zejména pivo a medovina přinášeli závažné problémy, které bylo zapotřebí řešit. První „protialkoholní zákon“ byl vyhlášen Břetislavem I. v roce 1039, kdy byli přísně trestáni opilci, ale také hostinský, který jim nalévali. Problém s alkoholem, označovaný jako alkoholismus, se sebou přináší cenou řadu poruch, které můžeme rozdělit na dvě skupiny. Do první skupiny řadíme poruchy projevující se návykovým chováním (narušená kontrola užívání), které mohou dospět až k závislosti na alkoholu. A druhá skupina, kam patří poruchy centrálního nervového systému.<sup>122</sup> Alkohol patří mezi legální návykovou látku, omezenou zákonnými úpravami. Jeho návykový potenciál a rizika jsou na úrovni tvrdých drog. Účinky alkoholu se projevují pomalejší reakcí, koordinací pohybů, sníženou potencí, poruchou řeči, nevnímavostí bolesti, může vést k agresivitě a krutým násilným činům. Vysoká koncentrace alkoholu působí útlum na dýchací a krevní oběh, může dojít ke smrti. Dlouhodobé užívání alkoholu se sebou přináší impotenci, poškození žaludku, střev, jater.<sup>123</sup>

Alkohol za volantem patří k nejzávažnějším problémům celého světa. Dopravní nehody jsou ve 20 – 50 % způsobeny řidičem ovlivněným alkoholem

<sup>121</sup> KALINA, K. a kol.: Drogy a drogové závislosti 1. Česká republika, 2003, s. 193-195.

<sup>122</sup> KALINA, K. a kol.: Drogy a drogové závislosti 1. Česká republika, 2003, s. 151.

<sup>123</sup> Kolektiv autorů sdružení SANANIM.: *Drogy - otázky a odpovědi*. Praha, 2007, s. 139-141.

nebo jinými návykovými látkami.<sup>124</sup> V současné době se podle lékařské vědy označuje 1,00 g/kg alkoholu v krvi řidiče za notorietu, který není schopný bezpečně řídit motorové vozidlo.<sup>125</sup>

### 6.1.7 Tabák

Jedná se o návykovou látku, obsahující nikotin, která vznikla ve 4.-5. století a je legálně dostupnou, tolerovanou drogou. V dnešní době je tabák rozšířen po celém světě. Každým rokem stoupá spotřeba tabáku asi o 3 %, hlavně v rozvojových zemích. Do Evropy se dostal tabák na lodi Kryštofa Kolumba, kdy ho přivezli dva námořníci v roce 1492. Závislost na tabáku můžeme dělit na dva druhy, kde první fyzikální závislost, což je závislost na nikotinu a psychosociální, ta vzniká individuálně a po určité době.<sup>126</sup>

Příčinou závislosti na tabáku je nikotin. „*Nikotin je silně toxická, bezbarvá látka, rostlinný alkaloid obsažený v tabáku. Smrtelná dávka se pohybuje kolem 80 mg.*“<sup>127</sup> Jeho účinky jsou popisovány různě: odstranění napětí a nervozity, pocit povzbuzení a uvolnění. Vytváří u člověka psychosociální závislost. Při odvykání jsou lidé neklidní, rozladění, nervózní, aj. Kouření poškozuje dýchací cesty plic, cévy dolních končetin, zhoršuje pleť a ta rychleji stárne a podněcuje vznik nádorových onemocnění.<sup>128</sup> V roce 1950 byly objeveny škodlivé následky tabáku. V ČR se vyskytují dvě formy tabáku, a to hořící tabák a bezdýmý tabák, který se dále dělí na šňupací a orální. Orální tabák nejvíce užívají horníci, kteří v práci nemohou kvůli metanu kouřit. Mezi hořící tabák řadíme cigarety, doutníky a dýmky. Do tabáku (cigaretového i dýmkového) se přidávají různé látky, které např. ovlivňují vinutí kouře, obsahují desítky toxických látek a asi 60 kancerogenů. Na začátku 20. století se rozmohla cigaretová epidemie, mající na svědomí nádorová onemocnění, chronická plicní a kardiovaskulární onemocnění. Závislost na nikotinu si vytváří člověk sám. V první řadě ho zastihnou bolesti hlavy, podráždění sliznic nebo průjem, které za čas odezní. V historii lidstva nebyly zaznamenány významné zdravotní problémy při kouření doutníků nebo dýmek.

---

<sup>124</sup> ŠEDIVÝ, V., VÁLKOVÁ, H.: *Lidé, alkohol, drogy*. Praha, 1988, s. 113.

<sup>125</sup> DRAŠTÍK, A., ENGELMAN, J., FLÍDR, A.: *Silniční doprava – trestná činnost*. Český Těšín, 2011, s. 129.

<sup>126</sup> KALINA, K. a kol.: *Drogy a drogové závislosti 1*. Česká republika, 2003, s. 205.

<sup>127</sup> Kolektiv autorů sdružení SANANIM.: *Drogy - otázky a odpovědi*. Praha, 2007, s. 142.

<sup>128</sup> Kolektiv autorů sdružení SANANIM.: *Drogy - otázky a odpovědi*. Praha, 2007, s. 143-145.

Zmnožení receptorů, citlivých na nikotin, v mozku vede ke vzniku drogové závislosti na tabáku. Při skoncování se závislostí, si kuřák musí přestat přát a začít s odnaučením kouřit, jako kdysi začínal. Dnes se využívá náhradní terapie nikotinu formou žvýkačky, náplasti a inhalátory, které jsou v lékárnách volně prodejné, ale pojišťovna je nehradí.<sup>129</sup>

### 6.1.8 Analgetika, trankvilizéry a sedativa<sup>130</sup>

Analgetika a nesteroidní antiflogistika jsou mezi lidmi nejrozšířeněji užívána. Většina těchto přípravků, je užíváno orálně, kde se v zažívacím traktu vstřebávají. U uživatelů drog se v praxi můžeme setkat i s nitrožilním užíváním (nadrcená tableta ve vodě). Opioidní analgetika mají stejné dlouhodobé a akutní účinky jako nelegální opioidy (braun, heroin). Podobně jako alkohol účinkují benzodiazepinová anxiolytika. Společné znaky těchto látek jsou snížené vědomí, kolísavá chuze, hrubost až agresivita, zhoršení pozornosti, problémy se státním a řečí, aj. Přehled léků, na kterých vzniká závislost, najdeme v tabulce č. 2.

- Analgetika – snižují vnímat bolest, dělíme je do dvou skupin, první jsou opioidní analgetika a druhou nesteroidní antiflogistika (NSA). Opioidní analgetika přímo působí v centrální nervové soustavě (CNS). Užívají se k utlumení středně silné až silné bolesti, např. onkologická onemocnění, po operacích, úrazu. NSA působí přímo v místě bolesti, kde se vytváří zánět, zamezují tvorbě látek, které nervové zakončení dráždí a tím vzniká bolest. Jsou určena k tišení nižší až středně silné bolesti – revmatická onemocnění, bolest kloubů a svalů.
- Sedativa – mají zklidňující účinek. Z lékařského hlediska sem řadíme bromidy, některé rostlinné drogy a barbituráty, dnes se tyto látky nepoužívají, nahradily je léky bezpečnější. Barbituráty se jen málo objevují v neurologii, jako léky zmírňující epileptické záchvaty. Mezi sedativa můžeme také řadit léky na spaní, tzv. hypnotika. Jejich užívání vyvolává ospalost a přináší spánek. Tyto léky patří mezi nejčastěji předepisovanou kategorii léčiv, v některých případech úplně zbytečně bez účelu.

<sup>129</sup> KALINA, K. a kol.: Drogy a drogové závislosti 1. Česká republika, 2003, s. 205-208.

<sup>130</sup> KALINA, K. a kol.: Drogy a drogové závislosti 1. Česká republika, 2003, s. 180-183.

- Trankvilizéry – mezi lékaři se označují jako anxiolytika, pozitivně ovlivňují náladu člověka. Snižují pocit úzkosti, strachu a napětí. Člověk začne užívat tyto léky, aby zamezil úzkostným stavům, doprovázeným rychlým tlukotem srdce, pocitem nedostatku vzduchu, průjmy. Dalšími důvody užívání jsou syndrom odvykání při závislosti na barbiturátech a alkoholu, porucha spánku spojená s chorobným stavem úzkosti, epileptické záchvaty, anestezie, aj.

### **6.1.9 Drogy užívané na taneční scéně**

Nejrozšířenější drogou užívanou na „parties“ je extáze (MDMA), jedná se o synteticky připravenou drogu ve formě tobolek či pilulek. Díky účinkům, ji můžeme zařadit do lehčích halucinogenů. Obvykle vyvolává příjemné pocity štěstí, radosti, blaha, bez pocitů strachu, díky nimž je označována jako entaktogen, stejně jako ostatní látky (MDEA, MDA). Účinky přicházejí mezi 0,5 – 1 hodinou, odcházejí po 5 – 7 hodinách. Již v 70. letech v USA se začala více a více objevovat na diskotékách, poté se před Velkou Británií rozšířila do států Evropy. Dnes je nejužívanější a lehce dostupnou drogou ve věku 20 let, v klubech nebo masových akcích, jako je techno, jungle, house, trance, rave, aj. Spousta lidí bere extázi jako bezpečnou a příjemnou drogu bez vzniku závislosti. Nejvíce vyskytujícím účinkem je tanec do naprostého vyčerpání, který je schován pod příjemnými psychickými stavy.<sup>131</sup> Extáze nefunguje stejně jako afrodiziakum, u mužů oddaluje ejakulaci a přináší problémy s erekcí. Na druhé straně, užití extáze společně s dalšími drogami nebo léky může docházet k nežádoucím účinkům a hlavně závažným zdravotním problémům. Komplikace s užíváním MDMA přináší přehřátí organismu – poškození ledvin, uvolnění myoglobinu ze svalů, který je poškozen, špatné srážení krve. Nežádoucí účinky u MDMA jsou ovlivňovány vzestupem krevního tlaku a urychlené srdeční akce – bolest hlavy, bušení srdce; dále také může dojít k selhání jater, narušení imunitního systému.<sup>132</sup>

<sup>131</sup> Kolektiv autorů sdružení SANANIM.: *Drogy - otázky a odpovědi*. Praha, 2007, s. 162.

<sup>132</sup> KALINA, K. a kol.: *Drogy a drogové závislosti 1*. Česká republika, 2003, s. 200-202.

## 7 Pachatelé a oběti v silniční dopravě

### 7.1 Oběť trestného činu

Empirická věda, kriminologie, se v dřívějších dobách na oběti trestného činu vůbec nezaměřovala. Dle různých teorií se dělí oběti na zcela nevinné a oběti, které si za utrpenou újmu mohou sami. Jde o lidi, kteří jdou lehkomyšlní, naivní, důvěřiví nebo mají rádi riskantní situace a na druhé straně jsou lidé, kteří pečlivě dávají pozor na sebe a svůj majetek. Podstatnou roli stát se obětí trestného činu hraje zaměstnání zejména práce s penězi, což jsou pošty, herny, restaurace.<sup>133</sup>

#### 7.1.1 Pojmy viktimmnost, viktimizace a viktimologie<sup>134</sup>

viktimmnost – jedná se o předpoklad, ve kterém se oběti trestného činu stává jedinec nebo skupina

viktimizace – proces, v němž se možná oběť stává obětí reálnou

viktimologie – přímo se zabývá problémy viktimizace (vztah pachatele a oběti, míra viktimizace, chování oběti aj.)

#### 7.1.2 Dle předmětu újmy způsobené oběti

Řadíme újmy, které nemůžeme vrátit a jsou časově omezené (na životech), na zdraví, a při vážném poškození zdraví. Dále odstranitelné újmy, vznikající zejména na majetku a také újmy na jiných nemateriálních statcích, na cti a psychice.<sup>135</sup>

Újmy způsobené obětí dále dělíme dle hledisek na primární, sekundární a terciární. Primární újma se vztahuje přímo k trestnému činu a efektům vyvolaných interakcí mezi obětí a pachatelem. Sekundární může negativně ovlivnit chování oběti, má většinou vážnější charakter než primární. A terciární oblast, kde oběť trpí na následky, projevené fobií, stresem, depresí, aj.<sup>136</sup>

---

<sup>133</sup> TOMÁŠEK, J.: *Úvod do kriminologie*. Praha, 2010, s. 148-157.

<sup>134</sup> SVATOŠ, R.: *Kriminologie*. Plzeň, 2012, s. 53-55.

<sup>135</sup> SVATOŠ, R.: *Kriminologie*. Plzeň, 2012, s. 46.

<sup>136</sup> TOMÁŠEK, J.: *Úvod do kriminologie*. Praha, 2010, s. 158-162.

## 7.2 Pachatel trestného činu

Pachatel trestného činu je ten, kdo jednáním svým splnil znaky skutkové podstaty, nebo pokusu přípravy a pokud je trestná. Pachatelem se také označuje ten, kdo užil k provedení jiné, pro svůj věk trestně neodpovědné osoby, dále jde-li o omyl, nepřičetnost, nutnou obranu, krajní nouzi nebo jinou okolnost vylučující protiprávnost, nejednala, nejednala-li sama. Dále je to osoba, využitá pachatelem, která neměla zvláštní úmysl nebo pohnutky uvedené v zákoně.<sup>137</sup>

Z pohledu kriminologie mezi pachatele trestného činu patří osoby, které trestný čin spáchaly, recidivisté, chorobní hráči, narkomani, prostitutky, aj. Osobnost pachatele je velmi ovlivňována rodinou, společností, finanční situací, zaměstnáním, emoce, společenské vztahy a další. Máme čtyři základní typy temperamentové, podle kterých můžeme pachatele začlenit (cholerik, melancholik, sangvinik, flegmatik).<sup>138</sup>

### 7.2.1 Typologie podle určitých aspektů<sup>139</sup>

Přeneseno do dnešní doby již z minulosti, kde došlo k jistému uspořádání. Typologie se utváří podle vlivů působících na pachatele nejčastěji a dle toho sem patří vliv sociální prostředí, psychické dispozice a biologické dispozice.

Psychické dispozice jsou zaměřeny na vytváření osobnosti pachatele vlivem psychologie. Zkoumá schopnosti, charakter, temperament, koníčky, motivaci, chování pachatele a adaptaci jedince na prostředí. Tyto osobnosti můžeme dle zvláštností dále dělit na duševní poruchy a nemoci, výskyt toxikománie, nízký intelekt, ztížená přičetnost.

Biologické dispozice vychází ze stavebních jednotek těla pachatele. Patří sem stavba těla a kostí, tvar lebky, atd.

Sociální prostředí zkoumá vliv prostředí, ve kterém žije na jeho osobnost. (hodnoty pachatele a jeho začlenění, sociální prostředí pachatele a sociální určení).

---

<sup>137</sup> ČESKO. Zákon č. 40 Trestní zákoník ze dne 8. ledna 2009. In *Sbírka zákonů Česká republika*. 2009, částka 2, §22.

<sup>138</sup> SVATOŠ, R.: *Kriminologie*. Plzeň, 2012, s. 39-40.

<sup>139</sup> SVATOŠ, R.: *Kriminologie*. Plzeň, 2012, s. 41.



## 8 Vliv návykové látky na ovládací a rozpoznávací schopnosti člověka

### 8.1 Návykové látky

Pod pojmem návyková látka si lze představit takovou substanci, která při užití má účinky, které mění prožívání, vnímání, chování nebo tělesné procesy a má schopnost vyvolat návykové užívání nebo závislost<sup>140</sup>

#### 8.1.1 Alkohol

Alkohol za volant nepatří, to je známo všem a dokonce už i v zahraničí zpřísňují legislativu. Několik výzkumu potvrzuje, že nebezpečí nehody se zvyšuje až 7 krát při obsahu 0,3-0,9 promile alkoholu v krvi, od 1 do 1,4 promile již 31 krát a od 1,5 promile je nebezpečí nehody již 128 krát větší.<sup>141</sup>

Studie ukazují, že lidé co si pod vlivem alkoholu sednou za volant, jsou nezralé, egocentrické, s příznaky závislosti, úzkostnosti, infantility, mají oslabenou sebekontrolu, řadíme je do kategorie tzv. únikových typů. Tato situace se v jednotlivých státech řeší jinak. Například v Německu a ve Francii nejde jen o ztrátu bodů a zabránění řidičského oprávnění. Lékař s dopravním psychologem musí potvrdit negativní vlastnosti osobnosti přistiženého řidiče a až poté bude vrácen řidičský průkaz, toto si musí každý řidič hradit sám. Jestliže vlastnosti osobnosti přistiženého řidiče vykazují recidivu k alkoholismu, posudek psychologa a lékaře je negativní, je v zájmu řidiče zaplatit si protialkoholní léčebnu nebo psychoterapii, popřípadě se odvolat a vyžádat si kontrolní vyšetření.<sup>142</sup>

Řidič s alkoholem v krvi má zúžené zorné pole, zhoršené vidění za šera, narušené hloubkové vidění, tzn. neschopnost odhadnout vzdálenost, rychlost protijedoucích vozidel, mění se řidičova schopnost rozkládat pozornost současně na více jevů. Osnění způsobuje zvýšená citlivost na světlo, také dochází vinou narušeného barvocitu k nedostatečnému vnímání, např. červené světlo na křižovatce nebo reagovat na brzdová světla vozidla jedoucího vpředu. Alkohol

---

<sup>140</sup> NAVYKOVÉLÁTKY.CZ: Drogy a návykové látky. [online]. 2015. [cit. 2015-06-01]. Dostupný z WWW: <<http://navykovelatky.cz/>>.

<sup>141</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 15.

<sup>142</sup> HAVLÍK, K.: *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s. 92-93.

má vliv na tzv. reakční dobu, kterou prodlužuje. Při 80 km rychlosti střízlivý člověk zastaví na 44 m, zatímco opilý řidič zastaví až na 70,4 m.<sup>143</sup>

Alkohol ovlivňuje i psychiku člověka. Alkohol dodává člověku odvalu, přeceňuje jeho schopnosti a ztrácí sebekontrolu. Řidič pod vlivem alkoholu nevnímá únavu, bolest či ospalost. Působení alkoholu záleží na jednotlivci, někteří jsou odolnější, ale toto nemůže zákon připouštět, a proto řidič nesmí sedat za volant, pokud požil alkohol. Za porušení této povinnosti ukládá trestní zákon zákaz činnosti nebo peněžité trest, a to i v případě, jestliže nedošlo ke škodě na majetku nebo zdraví.<sup>144</sup> „*Pomoci k trestnímu činu dle paragrafu 201 trestního zákona, ohrožení pod vlivem návykové látky, se dopouští i ten, kdo jinému prodá alkohol, až ví, že bude řídit motorové vozidlo, stejně jako ten, kdo jinému řízení předá, až ví, že dotyčný alkohol pil.*“<sup>145</sup>

Alkohol z organismu odchází oksyličněním, částečně vyměšováním a vydýcháním. Vylučování alkoholu se odráží od hmotnosti člověka. Řidičské schopnosti také negativně ovlivňuje kocovina. Hladina alkoholu se snižuje velmi pomalu a může být v krvi ještě pozítří i u lidí, kteří na kocovinu netrpí. Tato skutečnost v případě nehody a trvalých následků na zdraví někoho jiného může zatížit svědomí řidiče. Život a zdraví sobě ani někomu jinému nemůžeme vrátit, ale pokuta se dá s těžkým srdcem zaplatit. Dle druhu, množství a naší hmotnosti se odvozuje doba, kterou nesmíme řídit.<sup>146</sup>

U nás řidiči, co zavinili nehodu pod vlivem alkoholu, přísahají psychologům, že už to nikdy neudělají, že to byl zkrat anebo používají výmluvy typu, můžou za to kamarádi – nalévali a nezabránili v jízdě, vyhazov z práce, nevěra manželky, oslava úspěchu. Opilci rádi hledají vinu někde jinde než u sebe. Do skupiny alkoholiků řadíme řidiče, opakovaně přistižené v podnapilém stavu. Alkohol jim škodí, ale i přesto pijí, usednou opilý za volant, i když vědí, že mohou ublížit sobě a jiným.<sup>147</sup>

---

<sup>143</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 15.

<sup>144</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 15.

<sup>145</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 15-16.

<sup>146</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 16.

<sup>147</sup> HAVLÍK, K.: *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s. 93-94.

### 8.1.2 Léky

V dnešní době je spousta lidí, kteří řeší příznaky nemocnicí prášky proti bolesti, na uklidnění, na spaní, aj. Tyto prášky mají negativní vliv na řídičské schopnosti a podobné účinky jako alkohol. Mezi léky hlavně patří léky uklidňující, sedativa a hypnotika, která mají uspávací účinky. Když si řidič po delším užívání hypnotik vezme prášek na bolest, jen velmi těžko se ubrání náhlé ospalosti. Hypnotika mají tendenci se skladovat.<sup>148</sup>

Medikamenty předepsané neurologem a psychiatrem jsou pro řidiče většinou nebezpečná. Mají za úkol upravit duševní stav, ale člověk si musí uvědomit, že snižují vnímání.<sup>149</sup>

*„Nebezpečné pro řízení jsou léky odstraňující chorobnou depresi či chorobné stavy sklíčenosti. Vyvolávají buď stavy dřímoty, nebo naopak zlepšují náladu a jsou schopny způsobit stav rozjařenosti, který může utlumit zodpovědnost řidiče.“<sup>150</sup>*

Negativně ovlivnit řídičské schopnosti mohou také léky proti cukrovce. Tyto prášky vyvolávají nebezpečný pokles hladiny krevního cukru, při čemž dochází ke ztrátě kontroly nad řízením. Schopnost řidiče se soustředit mohou narušit léky na snížení krevního tlaku, které mohou odkrvit mozek. Další léky, které mohou narušit schopnost řídit, jsou analgetika, léky proti bolestem. Zmenší sice bolest, ale při vyšších dávkách vyvolávají ospalost, sníží bdělost a pozornost. Podobné účinky mají léky proti alergii, kdy by si řidič měl přečíst před jízdou příbalový leták. Močopudné léky snižují hladinu draslíku v krvi ve velkém množství, až dochází ke křečím a ztrátě vědomí. Některé farmaka ovlivňují nepříznivě vidění, nejde jen o oční kapky, ale i o léky na léčbu astma, proti křečím nebo depresím.<sup>151</sup>

---

<sup>148</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 16.

<sup>149</sup> HAVLÍK, K.: *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s. 115.

<sup>150</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 16-17.

<sup>151</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 17.

Příložený letáček v krabičce u prášků tam není jen pro parádu, povinností každého člověka je si dané informace přečíst. Můžeme tím pak zabránit vzniku nehody pod vlivem léků.<sup>152</sup>

### 8.1.3 Drogy

Omamný jed, který dnes nese název droga. Omamné drogy jsou objeveny už několik tisíc let ve všech kulturách. Přírodní a rostlinné drogy jsou dne vytlačovány „čistějšími“, které se vyrábějí chemicky v laboratořích. Dochází k nebezpečnému šíření užívání drog za volantem.<sup>153</sup> Nejčastěji se můžeme setkat s těmito látkami:

- Marihuana a hašiš - jelikož tyto dvě látky obsahují stejnou látku, kterou je THC, mají i stejný vliv na řidiče. Až na mnoho hodin se sníží po užití schopnost řidiče řídit motorové vozidlo. Látky způsobují zhoršení orientace v čase i v prostoru, vyvolávají krátkodobou paměť, neobratnost a náládovost.<sup>154</sup> Skoro třetina žáků středních škol a učilišť se setkala s nějakou nelegální drogou, nejvíce rozsáhlá je díky své ceně a dostupnosti marihuana. Kouření marihuany přispívá k zánětům dýchacích cest, narušení imunitního systému, u mužů snižuje plodnost a u žen přináší menstruační potíže. V těhotenství ohrožuje plod, následkem může být porucha krvetvorby. Marihuanová cigareta smíchaná s tabákem obsahuje jednu tolik rakovinotvorných dehtů než cigareta klasická.<sup>155</sup>
- Pervitin a amfetamin - řidič po požití může usnout nebo reagovat se značným zpožděním. Tyto látky mají dvě fáze. Důvodem je ze začátku rychlé nakopnutí k aktivitě a druhou fází je náhlý útlum. Mohou vést k poruchám myšlení, podrážděnostem a ukvapenosti. Stejně účinky jako pervitin a amfetamin má i velké množství černé kávy.<sup>156</sup>
- Opiáty - prodlužují reakční dobu a působí tlumivě. Opiáty vyvolávají na desítky minut až hodin stav obluzení a následovně kocoviny. Vyskytují se i v běžně užívaných lécích. Řidiči, kteří užívají léky, jako jsou např. kodein

---

<sup>152</sup> HAVLÍK, K.: *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s. 116.

<sup>153</sup> SCHNEIDEROVÁ, S., ERB, H.: *Drogy*, Bratislava, 2003, s. 30-31.

<sup>154</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 18.

<sup>155</sup> HAVLÍK, K.: *Psychologie pro řidiče*. Praha, 2005, s. 98.

<sup>156</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 18.

či alnagon, neohrožují jen sami sebe, ale i ostatní účastníky silničního provozu.<sup>157</sup>

- LSD a halucinogeny - člověk pod vlivem LSD a halucinogenu není schopen se správně rozhodovat, je snadno ovlivnitelný a ztrácí sebeovládání. S bezpečným řízením vozidla tyto látky jsou neslučitelné, protože vyvolávají poruchy vnímání. Nejčastěji se užívají na diskotékách.<sup>158</sup>

---

<sup>157</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 18-19.

<sup>158</sup> ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha, 1998, s. 19.

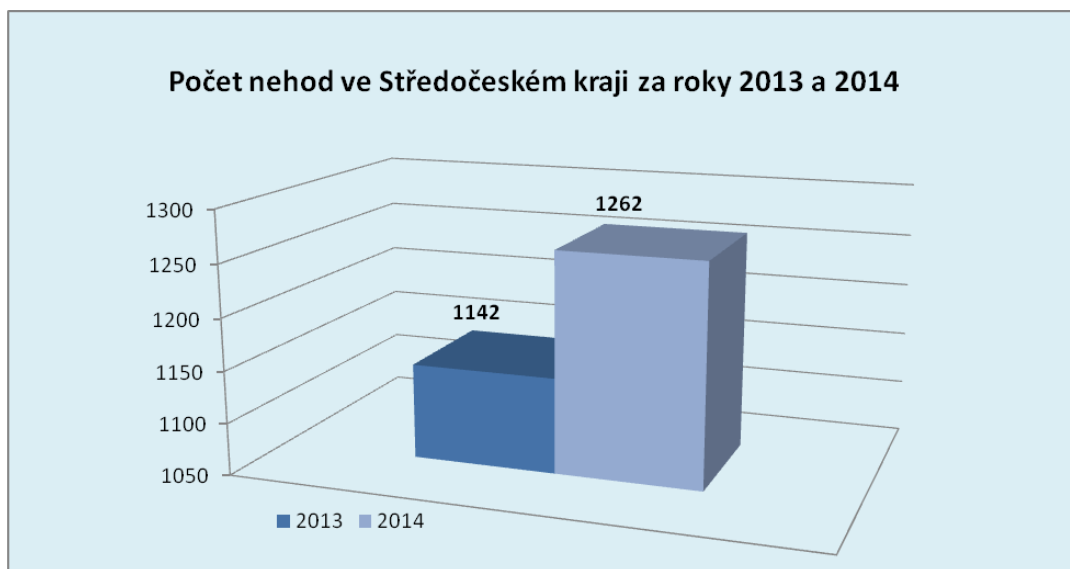
## 9 Vlastní výzkum

### 9.1 Řízený rozhovor

Ve vlastním výzkumu je zpracován řízený rozhovor, který se týká Středočeského kraje s por. Bc. Monikou Schindlovou, DiS., tiskovou mluvčí Policie České Republiky Příbram.

Cílem výzkumu je zjistit zda se hypotézy vyvrací nebo potvrzují a v jakém rozsahu (vyjádření pomocí grafů). První hypotézou je zjistit počet řidičů pod vlivem alkoholu (popř. drog) se oproti loňskému roku snížil. Druhá hypotéza se týká prevence, preventivní opatření přijatá v regionu jsou účinná a v roce 2014 došlo k poklesu dopravní nehodovosti.

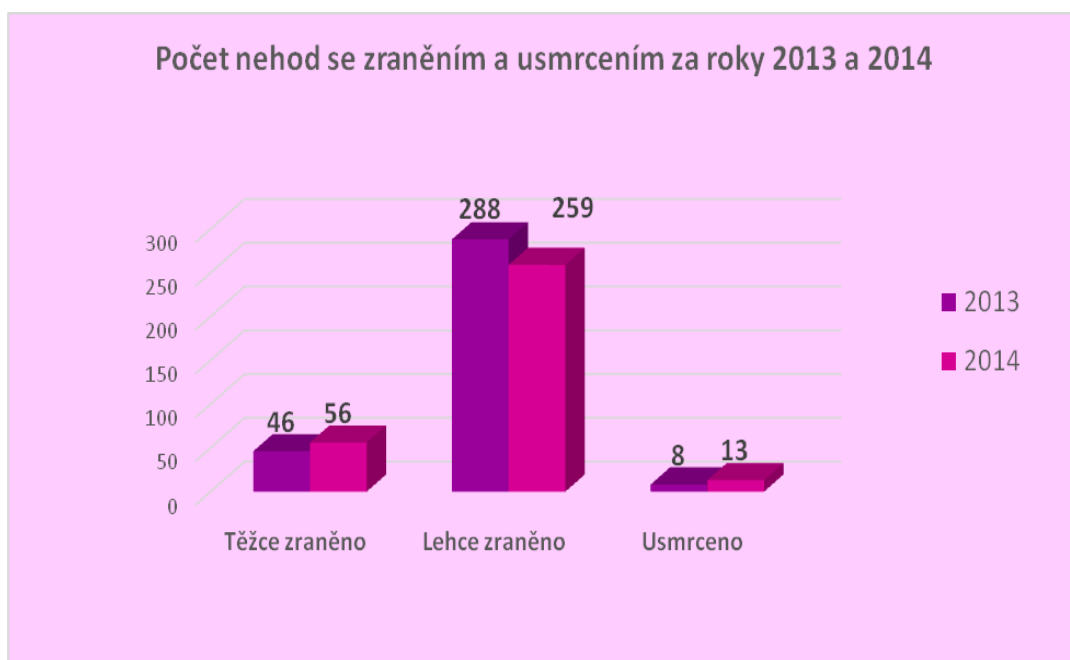
Graf č. 1: Počet nehod ve Středočeském kraji za roky 2013 a 2014<sup>159</sup>



První otázku, kterou jsem položila tiskové mluvčí PČR Příbram byla, kolik nehod se stalo na území středočeského kraje. Graf nám ukazuje, že v roce 2014 se stalo 1262 nehod, kdežto v roce 2013 došlo k 1142 nehodám na území Středočeského kraje. Dle grafu můžeme říci, že za rok 2014 se stalo o 120 nehod více než v předešlém roce.

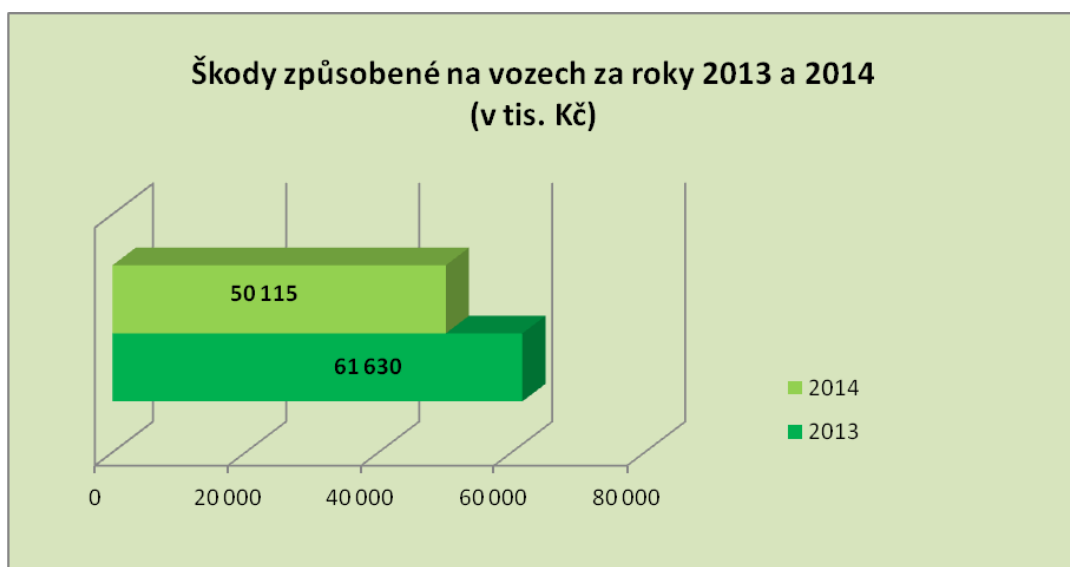
<sup>159</sup> Vlastní zdroj.

Graf č. 2: Počet nehod se zraněním s usmrcením za roky 2013 a 2014<sup>160</sup>



Druhá otázka se týkala usmrcených a zraněných na silnicích v období dvou let (2013, 2014). V roce 2013 došlo k 8 smrtelným nehodám, 46 nehodám s těžkým zraněním a 288 nehodám s lehkým zraněním. Kdežto v roce následujícím se stalo o 29 nehod méně s lehkým zraněním, bohužel o 10 více s těžkým zraněním a o 5 více s následkem smrti, oproti roku 2013.

Graf č. 3: Škody způsobené na vozech za roky 2013, 2014<sup>161</sup>



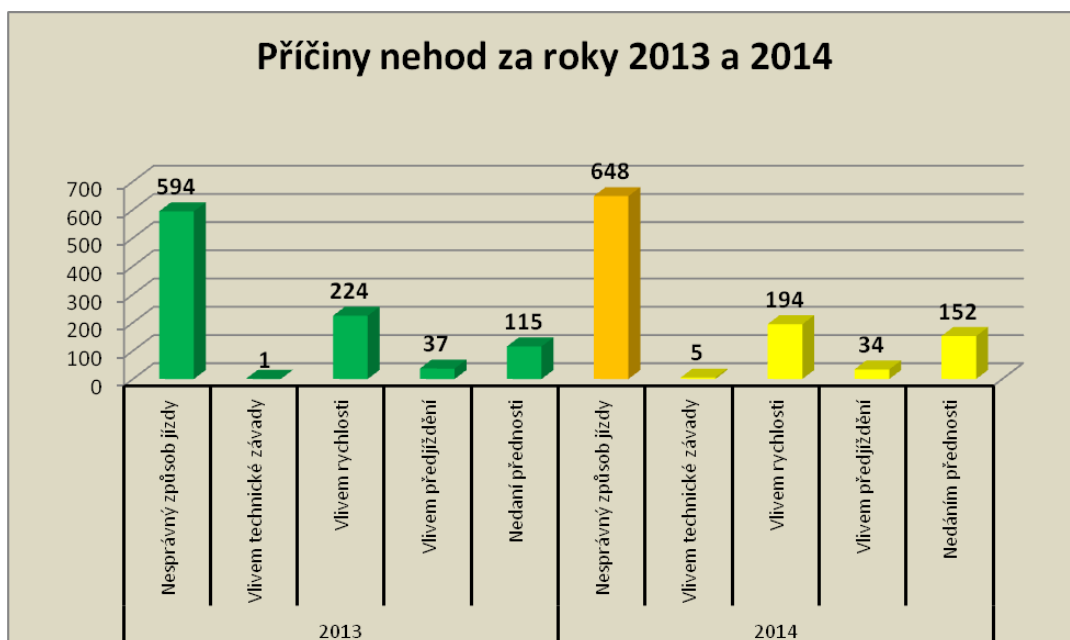
Grafické znázornění odpovědi na třetí otázku týkající se výše škod na vozech v tisících korunách ukazuje, že v roce 2013 škody způsobené na vozech

<sup>160</sup> Vlastní zdroj.

<sup>161</sup> Vlastní zdroj.

činily 61.630,- Kč a 50.115,- Kč v roce 2013. Tudiž v roce 2013 byly škody o 11.515,- Kč vyšší než nadcházející rok.

Graf č. 4: Příčiny nehod za roky 2013 a 2014<sup>162</sup>

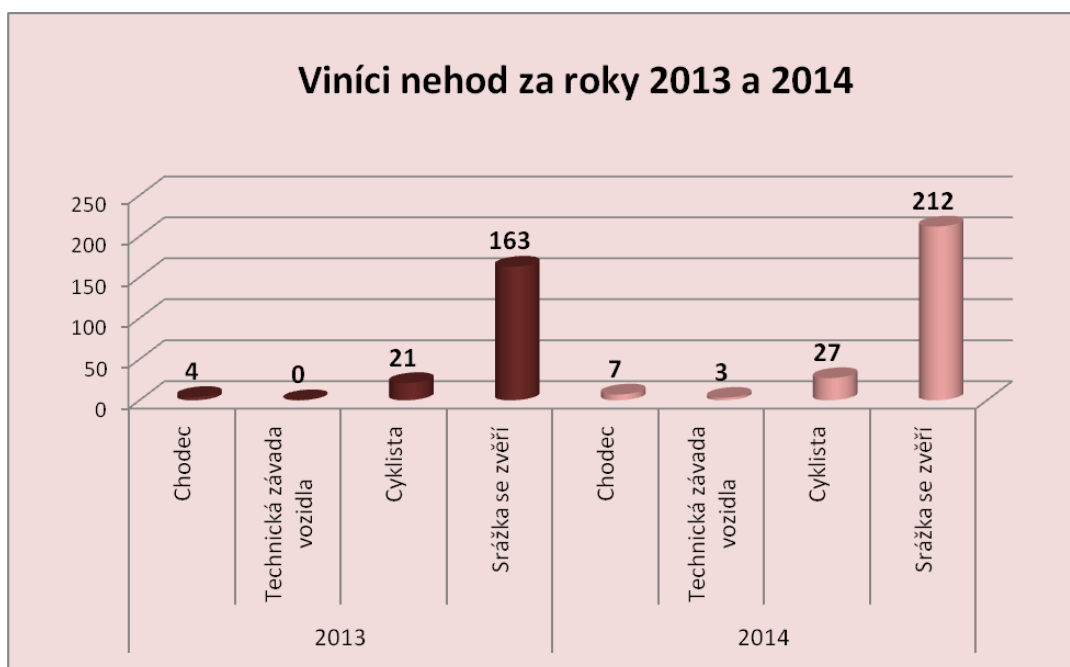


Otázka číslo čtyři se dotazuje na nejčastější příčinu nehod. V roce 2013 došlo k nejvíce nehodám nesprávným způsobem jízdy, stalo se 594 nehod. Vlivem rychlosti bylo způsobeno 224 nehod, vlivem předjíždění 37 nehod, nedáním přednosti 115 nehod a vlivem technické závady 1 nehoda. Následující rok se sebou přinesl 648 nehod nesprávným způsobem jízdy, což je o 54 nehod více než v roce předešlém. Dále vlivem technické závady se stalo 5 nehod, to je o 4 nehody více, než v roce 2013. Nedáním přednosti došlo k 152 nehodám, to znamená o 37 nehod více než v minulém v roce. Vlivem rychlosti bylo 194 nehod, o 30 méně ve srovnání s rokem 2013 a vlivem předjíždění 34 nehod, o 3 nehody méně, oproti loňskému roku.

<sup>162</sup> Vlastní zdroj.

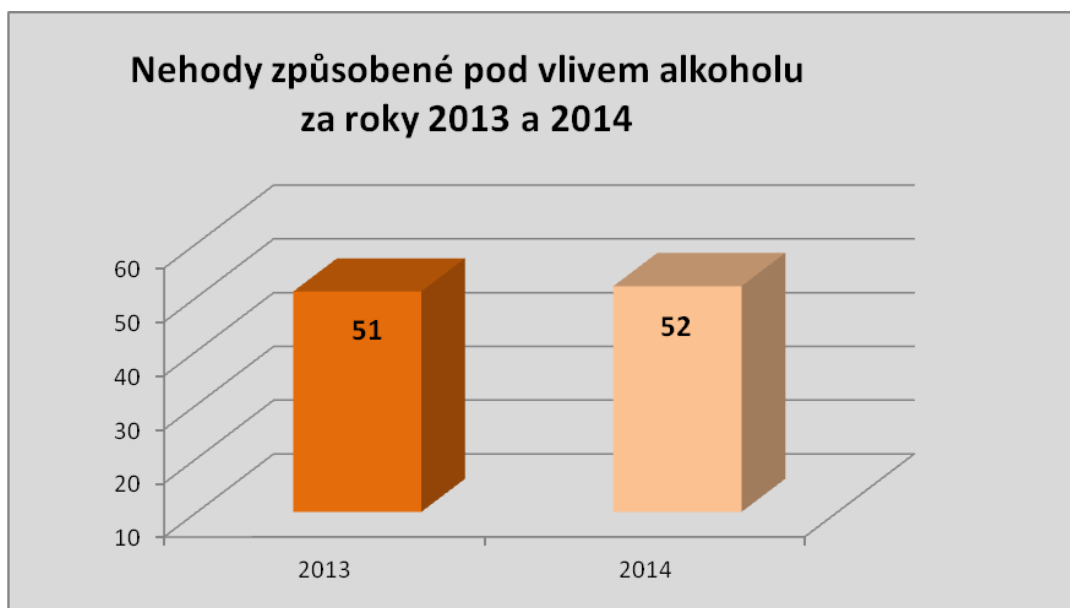


Graf č. 5: Viníci nehod za roky 2013 a 2014<sup>163</sup>



Pátá otázka řízeného rozhovoru poukazuje na viníky nehody v roce 2013 a 2014. V roce 2013 chodec zavinil 4 nehody, kdežto v následujícím roce byl viníkem chodec v 7 případech. Technickou závada zapříčinila nehodu 3 krát v roce 2014 a v roce 2013 nedošlo vlivem technické závady k žádné nehodě. Cyklista v roce 2013 zavinil 21 nehod a v roce 2014 ještě o 6 nehod více. V roce 2014 ke srážce se zvířeti došlo ve 212 případech, oproti roku 2013 je to o 49 nehod více.

Graf č. 6: Nehody způsobené pod vlivem alkoholu za roky 2013 a 2014<sup>164</sup>

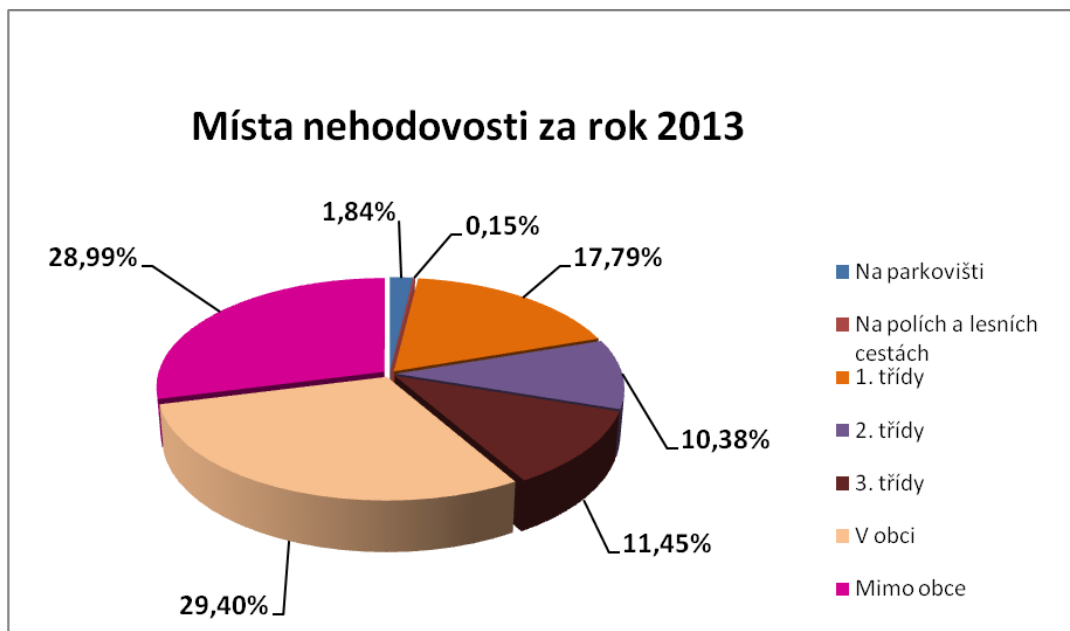


<sup>163</sup> Vlastní zdroj.

<sup>164</sup> Vlastní zdroj.

Otázka číslo šest se týká nehod způsobených pod vlivem alkoholu. Rok 2013 se sebou přinesl 51 nehod pod vlivem alkoholu. O rok později se stalo 52 nehod, což je ještě o jednu nehodu více, než v předešlém roce.

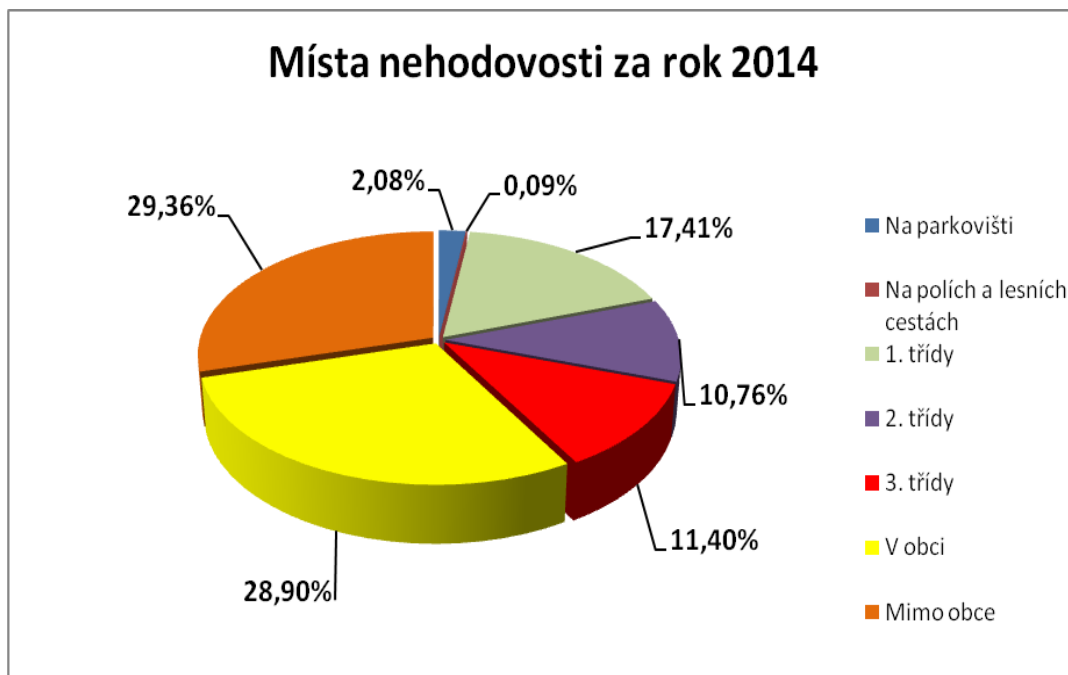
Graf č. 7: Místa nehodovosti za rok 2013<sup>165</sup>



Sedmá otázka je zaměřena na místa, kde dochází k nehodám. Nejčastějším místem nehody pro rok 2013 se stala obec, kde došlo v 575 nehodám, což procenty vyjádřeno je 29,40 %. Těsně za obcemi jsou nehody mimo obec, kterých se stalo 567 (28,99 %). Na silnicích první třídy bylo 348 nehod (17,79 %). Na silnicích druhé třídy se stalo 203 nehod, což je procenty 10,38. Na silnicích třetí třídy došlo k 324 nehodám (11,45 %). K nehodám na parkovišti došlo v 36 případech (1,84 %). Na polích a lesních cestách se staly 3 nehody (0,15 %).

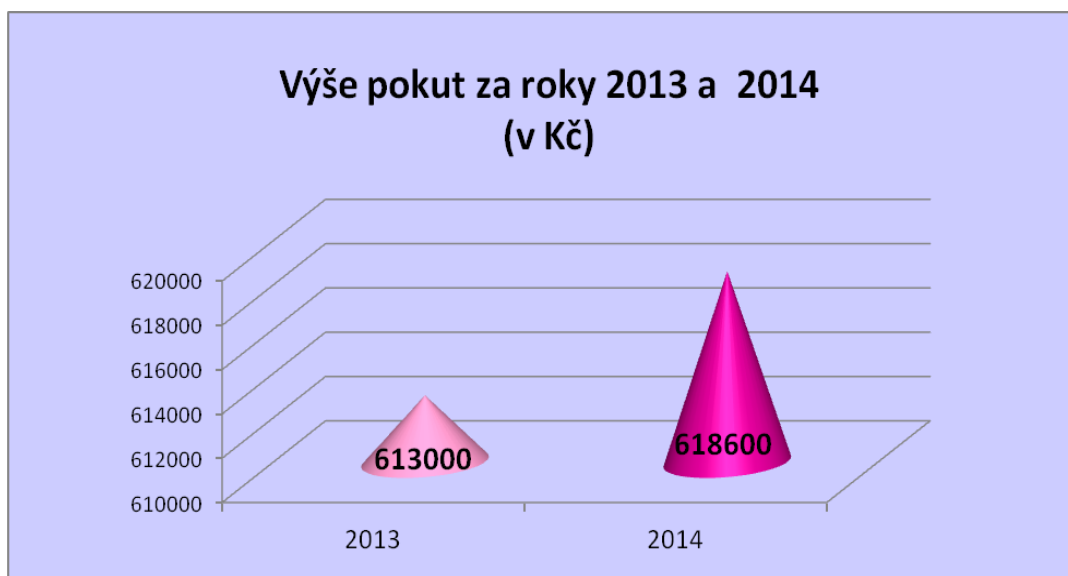
<sup>165</sup> Vlastní zdroj.

Graf č. 8: Místa nehodovosti za rok 2014<sup>166</sup>



V roce 2014 se na parkovišti havarovalo v 45 případech (2,08 %). Na polích a lesních cestách došlo ke 2 nehodám (0,09 %). Na silnicích první třídy se stalo 377 nehod (17,41 %). Na silnicích druhé třídy došlo ke 233 nehodám (10,76 %) a na silnicích třetí třídy 247 nehod (11,40 %). Tento rok nejsou na prvním místě nehody v obci, ale mimo obec, kde bylo 636 nehod – procenty 29,36 %, což je o 10 nehod méně než v obci (28,90 %).

Graf č. 9: Výše blokových pokut za rok 2013 a 2014<sup>167</sup>

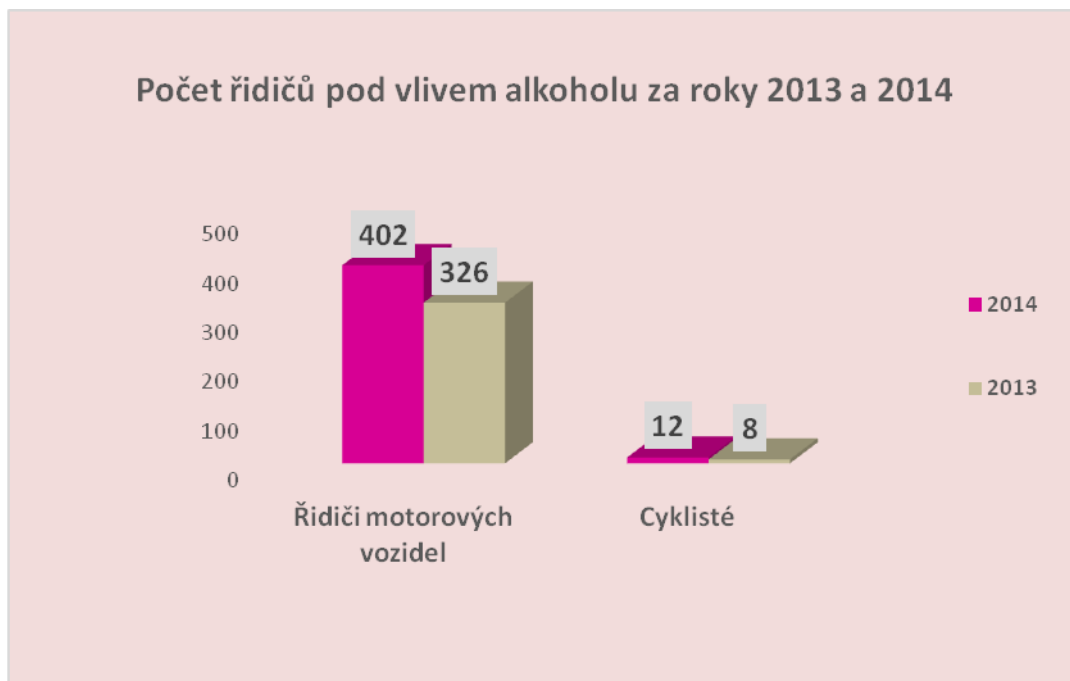


<sup>166</sup> Vlastní zdroj.

<sup>167</sup> Vlastní zdroj.

Tisková mluvčí mi zodpověděla otázku číslo osm týkající se pokut, jejichž výše je uvedena v grafu. V roce 2013 činila výše pokut 613.000,- Kč a v roce 2014 byla ještě o 5.600,- Kč vyšší (618.600,- Kč).

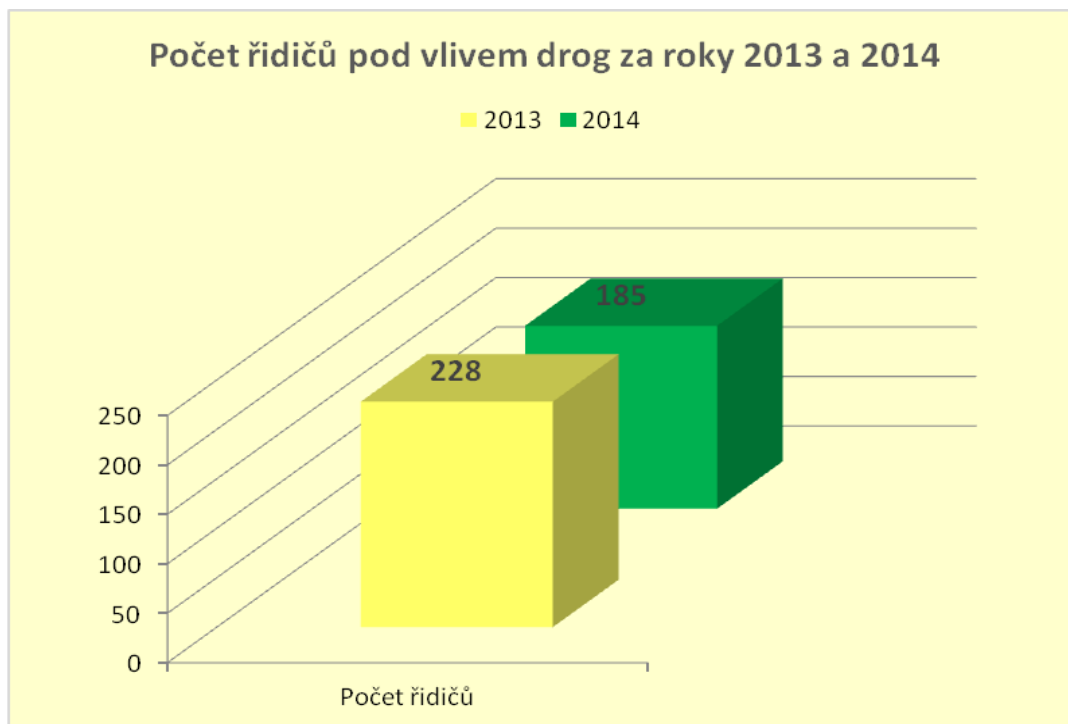
Graf č. 10: Počet řidičů pod vlivem alkoholu za roky 2013 a 2014<sup>168</sup>



Otázka číslo devět byla zaměřena na řidiče pod vlivem alkoholu za rok 2013 a 2014. V roce 2013 bylo kontrolováno 326 řidičů motorových vozidel a 8 cyklistů. Následující rok policisté zjistili, že pod vlivem alkoholu jelo 402 řidičů motorových vozidel a 12 cyklistů. V roce 2014 je patrný nárůst řidičů a cyklistů pod vlivem alkoholu. Řidičů motorových vozidel je o 76 více a cyklistů je o pět více než v roce 2013.

<sup>168</sup> Vlastní zdroj.

Graf č. 11: Počet řidičů pod vlivem drog za rok 2013, 2014<sup>169</sup>



Pokračování otázky číslo devět graficky vyjadřuje přehled řidičů pod vlivem drog za 2013 a 2014. V roce 2013 bylo kontrolováno 228 řidičů pod vlivem drog a v roce 2014 došlo k poklesu o 43 jezdců na 185 řidičů motorového vozidla.

Desátá otázka, týkající se prevence, je velice zájímavá. Zda je prevence dané problematiky dostačující se tisková mluvčí PČR Příbram nevyjádřila, ale řekla, že prevence je vždy přizpůsobena potřebám, vyplývajících ze situací např. kulturní akce, roční období. Dále uvedla, že policisté dopravního inspektorátu, posílení policisty z obvodního oddělení neustále dohlíží na plynulost a bezpečnost silničního provozu.

## 9.2 Statistiky

Pomocí statistik z webových stránek policie<sup>170</sup> jsou zpracované údaje, týkající se celé České republiky, vyjádřené pomocí grafů. Tato kapitola je nejprve zaměřena na vývoj trestné činnosti v silniční dopravě za předešlých 7 let. A také na počet zjištěných a objasněných trestných činů v silniční dopravě. Dále zpracovává údaje dle statistických ročenek Středočeského kraje.

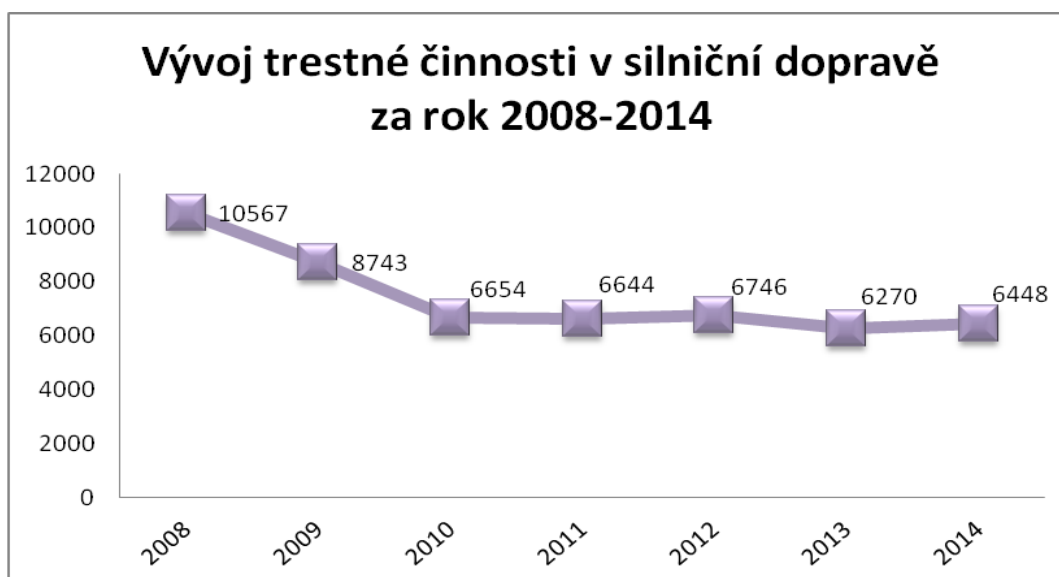
<sup>169</sup> Vlastní zdroj.

<sup>170</sup> POLICIE.CZ: Statistické přehledy kriminality za rok 2008 – 2014. [online]. 2015.

[cit. 2015-06-03].

Dostupný z WWW: <[www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality/za-rok-2014.aspx](http://www.policie.cz/clanek/statisticke-prehledy-kriminality/za-rok-2014.aspx)>

Graf č. 12: Vývoj trestné činnosti v silniční dopravě v ČR za rok 2008-2014<sup>171</sup>



Graf zaměřený na vývoj trestné činnosti v silniční dopravě nám říká, že trestná činnost v silniční dopravě v roce 2008 klesala. Začínala na 10 567 nehodách, v roce následujícím se stalo o 1 824 nehod méně. Trestná činnost na silnicích klesala i v dalších letech (2010 – 6 654; 2011 – 6 644). V roce 2012 dochází o 102 nehod více, tudíž nastává menší nárůst trestné činnosti. Následující rok se sebou přináší mírný pokles zhruba o 500 nehod, než rok předchozí. A loňský rok přinesl 6 448 nehod, což znamená zase nárůst trestné činnosti v roce 2014.

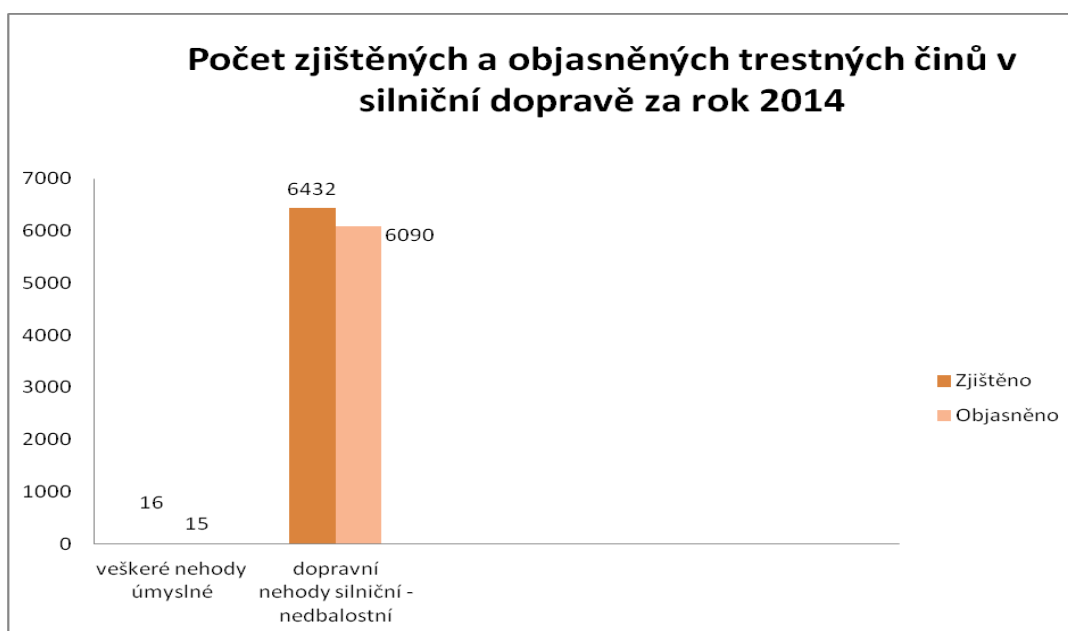
<sup>171</sup> Vlastní zdroj.

Graf č. 13: Počet zjištěných a objasněných trestných činů v silniční dopravě za rok 2013<sup>172</sup>



V roce 2013 bylo zjištěno 19 veškerých nehod úmyslných a 6 251 dopravních nehod silničních nedbalostních. Policisté objasnili 11 nehod úmyslných a 5 786 nedbalostních.

Graf č. 14: Počet zjištěných a objasněných trestných činů v silniční dopravě za rok 2014<sup>173</sup>



<sup>172</sup> Vlastní zdroj.

<sup>173</sup> Vlastní zdroj.

Grafické znázornění zjištěných a objasněných nehod za rok 2014 říká, že zjištěných trestných činů bylo 16 úmyslných, z toho 15 jich policisté objasnili a 6 432 nedbalostních, z nichž bylo objasněno 6 090. Je zde vidět zlepšení policistů v objasněnosti trestných činů v silniční dopravě.

Dle statistických ročenek Středočeského kraje - 2014<sup>174</sup> jsou zjištěné údaje zpracované také pomocí grafů na okres Příbram.

Graf č. 15: Obecná kriminalita v jednotlivých krajích<sup>175</sup>



Zde je procenty vyjádřena obecná kriminalita v jednotlivých krajích ČR za rok 2013. Nejvyšší kriminalita je v hl. městě Praze s 27% celkového počtu obecné kriminality, druhé místo zaujímá Moravskoslezský kraj (13%), Středočeský kraj je na 3. místě s 12 % obecné kriminality. Dále 9% účast mají kraje Ústecký a Jihomoravský kraj. Jihočeský, Liberecký, Plzeňský a Olomoucký kraj mají vyšší obecné kriminality danou 4 %. Obecnou kriminalitu 3% mají ve Vysočině,

<sup>174</sup>ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD: Statistická ročenka Středočeského kraje. [online]. 2015. [cit. 2015-06-03].

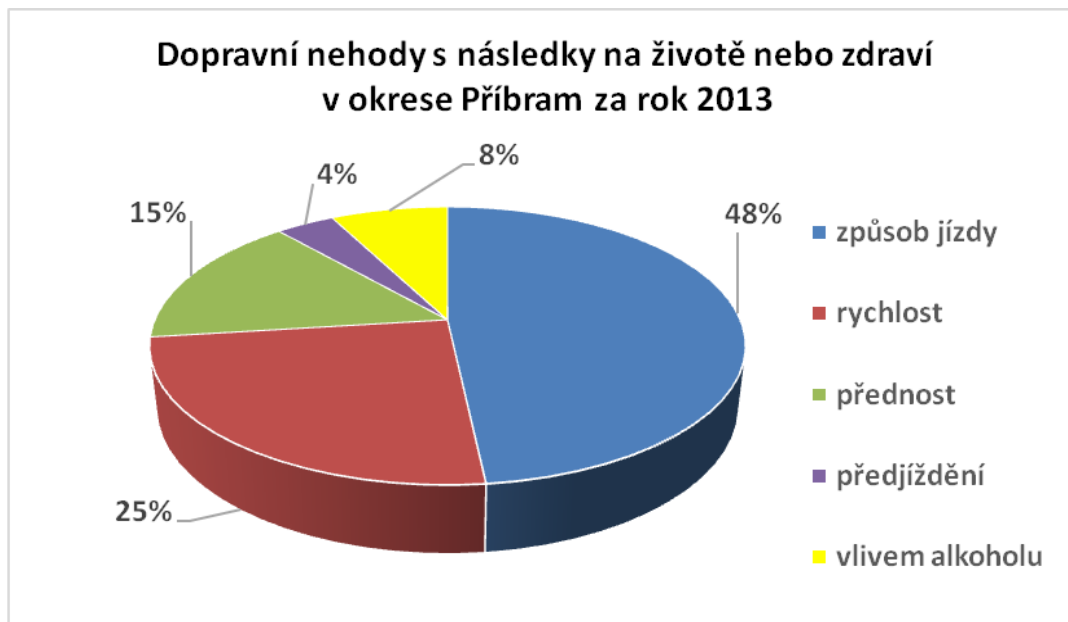
Dostupný z WWW: <z webových stránek (<https://www.czso.cz/csu/czso/24-kriminalita-nehody594>)>

<sup>175</sup> Vlastní zdroj.



v Pardubickém, Královéhradeckém a Zlínském kraji. A nejnižší kriminalita je v Jihomoravském kraji, která činí pouze 2 %.

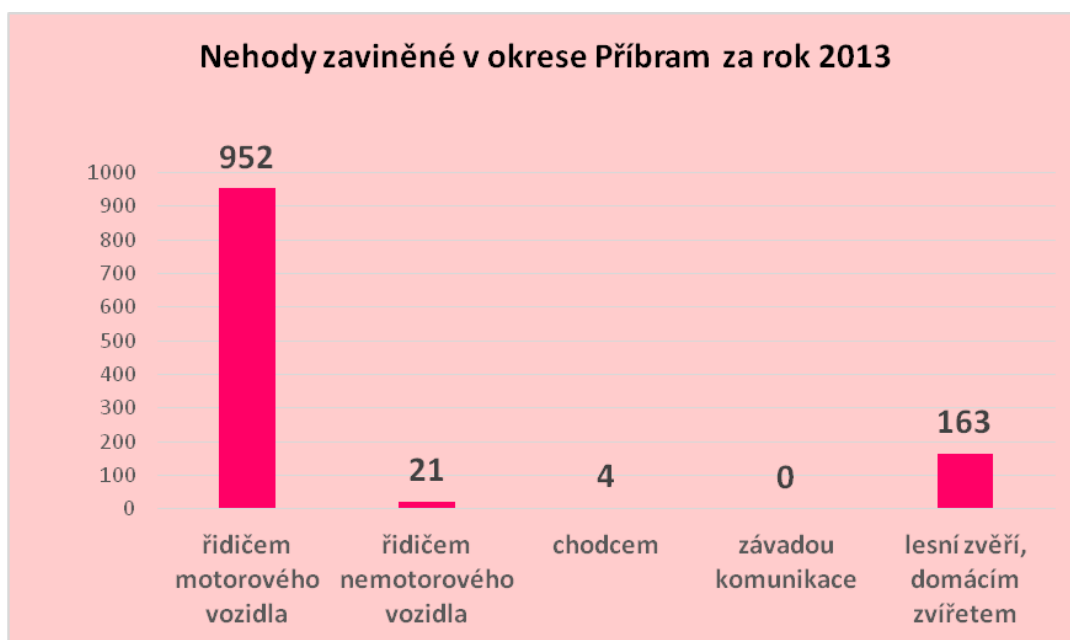
Graf č. 16: Dopravní nehody s následky na životě nebo zdraví v okrese Příbram za rok 2013<sup>176</sup>



Toto grafické znázornění nám udává procentuální vyjádření nehod v okrese Příbram za rok 2013 s následky na životě nebo zdraví. Nehody byly způsobeny v 25 % rychlostí, 15 % nedáním přednosti, 8 % vlivem alkoholu, 4 % předjížděním a nejčastěji (48 %) dochází k nehodám způsobem jízdy.

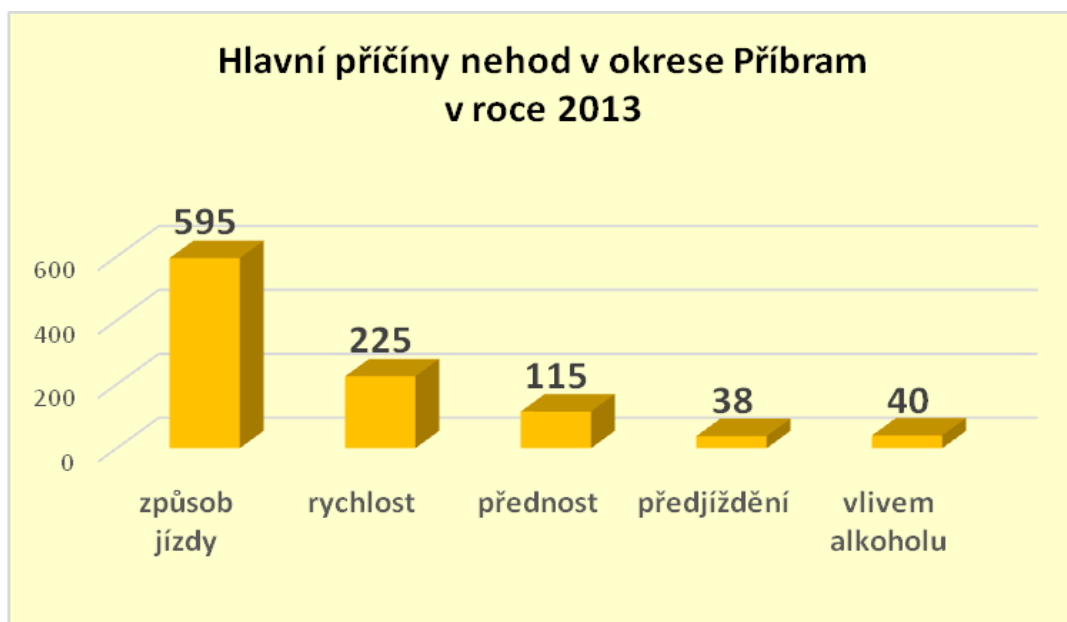
<sup>176</sup> Vlastní zdroj.

Graf č. 17: Nehody zaviněné v okrese Příbram za rok 2013<sup>177</sup>



Graf nám ukazuje, že nejvíce nehod v roce 2013 v okrese Příbram zavinil řidič motorového vozidla, 163 nehod zavinila lesní zvěř nebo domácí zvíře. Závadou komunikace nedošlo k žádné nehodě. Chodec zaviněnil 4 nehody a řidič nemotorového vozidla 21 nehod.

Graf č. 18: Hlavní příčiny nehod v okrese Příbram v roce 2013<sup>178</sup>

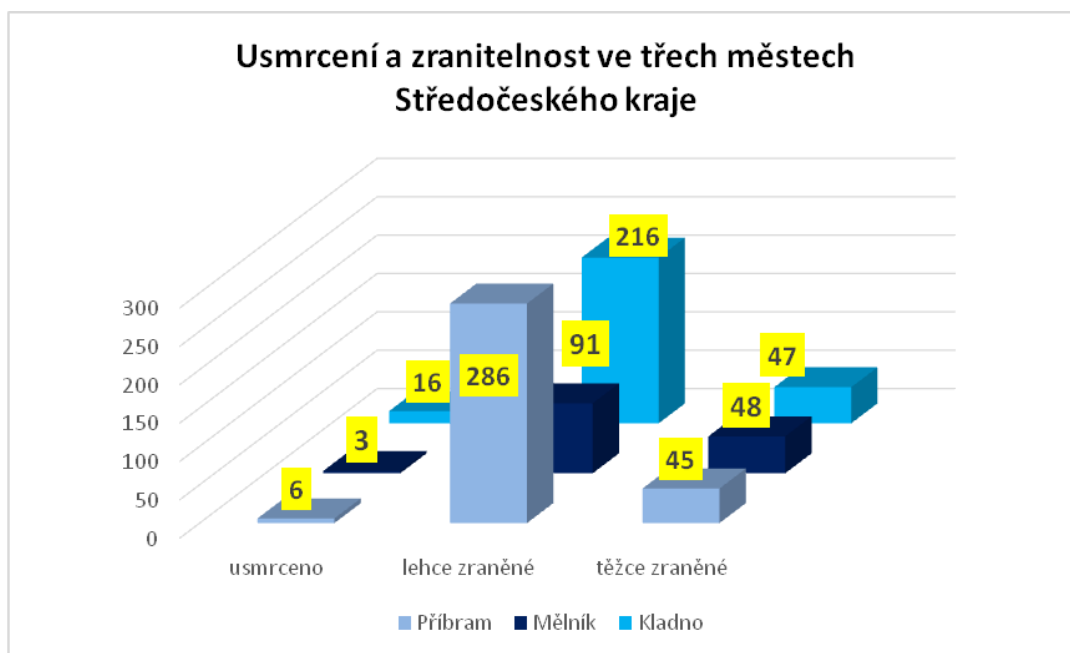


<sup>177</sup> Vlastní zdroj.

<sup>178</sup> Vlastní zdroj.

Zde jsou graficky znázorněné příčiny nehody v okrese Příbram za rok 2013. Nejvíce nehod se stalo kvůli způsobu jízdy, statistické ročenky uvádějí 595 nehod, 225 nehod způsobila nepřiměřená rychlost, o 110 nehod méně bylo zapříčiněno nedáním přednosti, a také 40 nehod pod vlivem alkoholu a 38 nehod způsobených předjížděním.

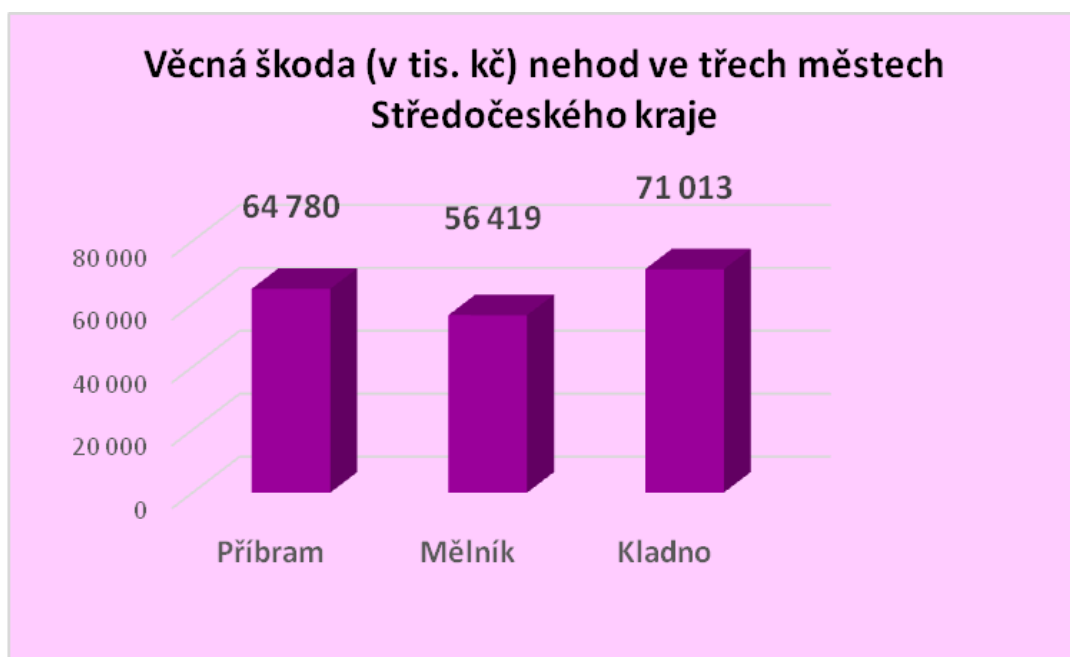
Graf č. 19: Usmrcení a zranitelnost ve třech městech Středočeského kraje za rok 2013<sup>179</sup>



Tento graf znázorňuje porovnání tří měst (Příbram, Kladno, Mělník) Středočeského kraje. Objevují se zde počty usmrcených, lehce a těžce zraněných lidí následkem nehody. Na Příbramsku bylo nehodami usmrceno 6 osob, lehce zraněno nejvíce ze všech tří měst 286 osob a těžce zraněno 45 osob. Mělník vykazuje 3 usmrcené osoby, 91 osob lehce zraněných a nejvíce těžce zraněných 48 osob, oproti Kladnu a Příbrami. Kladno udává nejvíce usmrcených osob z těchto tří měst (16 osob), lehce zraněných bylo 216 a těžce zraněných 47 osob.

<sup>179</sup> Vlastní zdroj.

Graf č. 20: Věcná škoda nehod ve třech městech Středočeského kraje za rok 2013<sup>180</sup>



Věcná škoda nehod ve srovnání těchto měst je nejvyšší na Kladně a to 71.013,- Kč, poté na Příbramsku, kde je ve výši 64.780,- Kč a na Mělnicku je nejnižší, 56.419,- Kč.

<sup>180</sup> Vlastní zdroj.

## Závěr

Cílem bakalářské práce bylo posoudit podíl zneužívání návykových látek řidiči na trestné činnosti páchané v silniční dopravě ve Středočeském kraji. Cíle v bakalářské práci bylo dosaženo pomocí řízeného rozhovoru s paní por. Bc. Monikou Schindlová, DiS., tiskovou mluvčí Policie Příbram, statistik Policie České republiky a statistických ročenek Středočeského kraje. Dále se bakalářská práce zaměřuje na počet řidičů pod vlivem návykových látek (alkoholu a drog), kde je zjištěno, zda dochází k poklesu nebo růstu ve srovnání předešlých dvou let. A také na účinnost preventivních opatření, díky nimž dochází k poklesu dopravní nehodovosti.

První hypotéza se zaměřuje na počet řidičů pod vlivem alkoholu (popř. drog), který se oproti loňskému roku snížil. Kontroly řidičů pod vlivem drog za rok 2014 udávají, že došlo k poklesu na číslo 185 řidičů. Kdežto v roce 2013 bylo řidičů pod vlivem drog o 43 více než v roce 2014, a to 228 řidičů. V roce 2014 bylo zjištěno 402 řidičů motorového vozidla a 12 cyklistů pod vlivem alkoholu, což je o 76 řidičů motorového vozidla a o 5 cyklistů více než v roce 2013. Po čerpání údajů ze statistických ročenek Středočeského kraje, lze vyvodit závěr, že dojde ve 40 % vlivem alkoholu k nehodám a z toho 8 % nese za následek na životě a zdraví. Zpracováním údajů k tomu určených, lze tedy vyvrátit hypotézu. K poklesu řidičů pod vlivem alkoholu za volantem nedochází, je patrné snížení řidičů pod vlivem drog za volantem.

Druhá hypotéza se zaměřuje na preventivní opatření přijatá v regionu, která jsou účinná, a v roce 2014 došlo k poklesu dopravní nehodovosti. Dle výsledku řízeného rozhovoru s tiskovou mluvčí města Příbram, bylo v roce 2013 spácháno 51 nehod, ale bohužel v roce 2014 se stalo ještě o jednu nehodu více. Zde je rozdíl pouze jedné nehody, nelze teda s přesností říci, zda je prevence dostačující nebo není. Příklon je dán k prevenci nedostačující, bylo by dobré zvýšit preventivní cvičení, apelující na řidiče už v autoškole, dále zavést pravidelné sezení policie s řidiči, cyklisty, dětmi ve školách. Nejvyšší počet nehod na Příbramsku, je zaviněn způsobem jízdy řidičem motorového vozidla. Nejčastějším místem nehody v roce 2013 byla obec, kde se stalo 575 nehod, v loňském roce 2014 došlo k nejvíce

nehodám mimo obec (636 nehod). Je to způsobeno tím, že řidiči se domnívají, že jsou pány silnic a nemusejí se řídit stanovenými pravidly silničního provozu. Tato hypotéza je vyvrácena.

Přínosem zpracování bakalářské práce je přiblížit čtenáři danou problematiku, která nás potkává dennodenně a stává se důležitým bodem řešení vyspělé civilizace. Je třeba se nad tímto problémem zamyslet, neboť nehod pod vlivem alkoholu stále přibývá a dochází tak k zbytečným nehodám, které plýtvají naše životy a zdraví. Bylo by dobré rozšířit zabezpečení vozidel dechovým senzorem, s tím, že pokud řidič nadýchá, auto nenastartuje, nepojede, nefunkčnost pedálů apod. Je třeba stále bojovat s tímto nebezpečným jevem naší společnosti.

## Seznam použitých zdrojů

### Literární zdroje

1. ADAMEC, V. a kol.: *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada Publishing, 2008, 160 s., ISBN 978-80-247-2156-9.
2. ANTUŠEK, I.: *Lexikon začínajícího řidiče*, Praha: Grada Publishing, 1998, 96 s., ISBN 80-7169-561-0.
3. ČERMÍN S. A KOLEKTIV: *Kriminalistika – dopravní nehody: Vyšetřování dopravních nehod*. Praha: Universita Karlova, 1968, 224 s.,
4. DRAŠTÍK, A., ENGELMAN, J., FLÍDR, A.: *Silniční doprava – trestná činnost*. Český Těšín: Poradce, 2011, 264 s., ISBN 978-80-7365-327-9.
5. HAVLÍK, K.: *Psychologie pro řidiče*. Praha: Portál, 2005, 224 s., ISBN 80-7178-542-3.
6. KALINA, K. a kol.: *Drogy a drogové závislosti 1*. Úřad vlády České republiky, 2003, 319 s., ISBN 80-86734-05-6.
7. Kolektiv autorů sdružení SANANIM.: *Drogy - otázky a odpovědi*. Praha: Portál, 2007, 200 s., ISBN 978-80-7367-223-2.
8. KYNCL, J. a kol.: *Historie dopravy na území České republiky*. Praha: Institut Jana Pernera, 2006, 146 s., ISBN 80-903184-9-5.
9. KOPECKÝ, Z.: *Občan a dopravní nehoda*. Praha: Prospektrum, 1998, 200 s., ISBN 80-7175-068-9.
10. LÍDL, V., a kol.: *Silnice a dálnice v České republice*. Praha: Agentura Lucie, 2009, 376 s., ISBN: 978-80-87138-14-4.
11. MACHUTOVÁ, M., ČADEK, J. SUDEK, Č., TRŽIL, L.: *Historie dopravní policie*. Praha: Milpo media, 2009, 160 s., ISBN 978-80-87040-14-0.
12. MARHOUNOVÁ, J., NEŠPOR, K.: *Alkoholici, feťáci a gambleři*. Praha: Empatie, 1995, 111 s., ISBN 80-901618-9-8.
13. NEŠPOR, K.: *Návykové chování a závislost: Současné poznatky a perspektivy léčby*. Praha: Portál, 2011, 176 s., ISBN 978-80-7367-908-8.
14. PORADA, V. a kol.: *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Praha: Linde, 2000, 380 s., ISBN 80-7201-212-6
15. SVATOŠ, R.: *Kriminologie*. Plzeň: Aleš Čeněk, 2012, 290 s., ISBN 978-80-7380-389-6.

16. ŠEDIVÝ, V., VÁLKOVÁ, H.: *Lidé, alkohol, drogy*. Praha: Naše vojsko, 1988, 160 s., ISBN 28-049-88.
17. ŠTIKAR, J. a kol.: *Psychologická prevence nehod*. Praha: Karolinum, 2006, 218 s., ISBN 80-246-1096-5.
18. TOMÁŠEK, J.: *Úvod do kriminologie*. Praha: Grada Publishing, 2010, 216 s. ISBN: 978-80-247-2982-4.

### **Zahraníční zdroje**

1. SCHNEIDEROVÁ, S., ERB, H.: *Drogy – otázky, odpovědi, zkušenosti.*, Bratislava: Mladé letá, 2003, 126 s., ISBN 80-10-00087-6.

### **Elektronické zdroje**

1. NAVYKOVÉLÁTKY.CZ: *Drogy a návykové látky*. [online]. 2015. [cit. 2015-06-01]. Dostupné z WWW: <<http://navykovelatky.cz/>>.
2. Dräger Alcotest 7510 - návod k obsluze: *Manuál alcotest7510*. [online]. 2015. [cit. 2015-28-01]. Dostupný z WWW: <[http://alkoholtester.cz/download/download/Drager\\_Alcotest\\_7510\\_manual.pdf/](http://alkoholtester.cz/download/download/Drager_Alcotest_7510_manual.pdf/)>.

### **Legislativní dokumenty**

1. HRDLIČKA, P. a kol.: *Přehled judikatury: ve věcech silničního provozu, silniční dopravy a pozemních komunikací*. Praha: Wolters Kluwer, 2009, 645 s.
2. ČESKO. Zákon č. 40 Trestní zákoník ze dne 8. ledna 2009. In *Sbírka zákonů Česká republika*. 2009, částka 1-2.  
Dostupné z WWW: <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-40>>.
3. ČESKO. Zákon č. 200 Přestupkový zákon ze dne 17. května 1990. In *Sbírka zákonů Česká republika*. 1990, částka 1.  
Dostupné z WWW: <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1990-200>>.
4. ČESKO. Zákon č. 361 O provozu na pozemních komunikacích ze dne 14. září 2000. In *Sbírka zákonů Česká republika*. 2000, částka 1-5.  
Dostupné z WWW: <<http://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>>.



5. ČESKO. Zákon č. 111 O silniční dopravě ze dne 26. dubna 1994. In *Sbírka zákonů Česká republika*. 1994, částka 1-5.

Dostupné z WWW: < <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1994-111>>.

### **Ostatní zdroje**

Kromě výše uvedených zdrojů byl při zpracování bakalářské práce využit následující materiál:

- řízený rozhovor s paní por. Bc. Monikou Schindlovou, DiS., tisková mluvčí PČR Příbram

## **Seznam použitých zkratk**

BESIP – Bezpečnost silničního provozu

CNS – Centrální nervová soustava

NB – Národní bezpečnost

NSA - Nesteroidní antiflogistika

PČR – Policie České republiky

SNB – Sbory dopravní bezpečnosti

VB – Veřejná bezpečnost

## **Seznam tabulek**

Tabulka č. 1: Nehodovost na silnicích v ČR v letech 2001 až 2006.

Tabulka č. 2: Léky s možným vznikem závislosti.

## **Seznam grafů**

Graf č. 1: Počet nehod ve Středočeském kraji za roky 2013 a 2014.

Graf č. 2: Počet nehod se zraněním s usmrcením za roky 2013 a 2014.

Graf č. 3: Škody způsobené na vozech za roky 2013, 2014.

Graf č. 4: Příčiny nehod za roky 2013 a 2014.

Graf č. 5: Viníci nehod za roky 2013 a 2014.

Graf č. 6: Nehody způsobené pod vlivem alkoholu za roky 2013 a 2014.

Graf č. 7: Místa nehodovosti za rok 2013.

Graf č. 8: Místa nehodovosti za rok 2014.

Graf č. 9: Výše blokových pokut za rok 2013 a 2014.

Graf č. 10: Počet řidičů pod vlivem alkoholu za roky 2013 a 2014.

Graf č. 11: Počet řidičů pod vlivem drog za rok 2013, 2014.

Graf č. 12: Vývoj trestné činnosti v silniční dopravě v ČR za rok 2008-2014.

Graf č. 13: Počet zjištěných a objasněných trestných činů v silniční dopravě za rok 2013.

Graf č. 14: Počet zjištěných a objasněných trestných činů v silniční dopravě za rok 2014.

Graf č. 15: Obecná kriminalita v jednotlivých krajích

Graf č. 16: Dopravní nehody s následky na životě nebo zdraví v okrese Příbram za rok 2013

Graf č. 17: Nehody zaviněné v okrese Příbram za rok 2013

Graf č. 18: Hlavní příčiny nehod v okrese Příbram v roce 2013

Graf č. 19: Usmrcení a zranitelnost ve třech městech Středočeského kraje za rok 2013

Graf č. 20: Věcná škoda nehod ve třech městech Středočeského kraje za rok 2013

## **Seznam příloh**

- I. Příloha č. 1: Tabulka Nehodovost na silnicích v ČR v letech 2001 až 2006
- II. Příloha č. 2 Léky s možným vznikem závislosti
- III. Řízený rozhovor

## Přílohy

Příloha č. 1 Nehodovost na silnicích v ČR v letech 2001 až 2006<sup>181</sup>

|         | ROK    |        |        |        |        |        |
|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|         | 2001   | 2002   | 2003   | 2004   | 2005   | 2006   |
| Nehody  | 185664 | 190718 | 195851 | 196484 | 199262 | 187965 |
| Mrtví   | 1334   | 1431   | 1447   | 1382   | 1286   | 1063   |
| Zranění | 33676  | 34388  | 35438  | 34254  | 32211  | 28114  |

Příloha č. 2 Léky s možným vznikem závislosti<sup>182</sup>

| Skupina     | Charakteristika   | Příklady léků   |
|-------------|---|---|
| ANALGETIKA  | Neopioidní<br>S ovoidní složkou<br>Ovoidní agonisté<br>Ovoidní agonisté +<br>antagonisté<br>Ovoidní + noradrenalin +<br>serotonin | ACYLCOFIN, COLDREX<br>DINYL, KORYLAN,<br>ALNAGON MORFIN, DOLSIN,<br>DIOLAN KODEIN,<br>BEPHRONAL, TEMGESIC,<br>SUBUTEX<br>TRAMAL |
| SEDATIVA    | Barbituráty (obsoletní)   | BELLASPON   |
| HYPNOTIKA   | Benzodiazepinová<br>Nebenzodiazepinová  | NITRAZEPA, ROHYPNOL<br>HYPNOGEN, STILNOX  |
| ANXIOLYTIKA | Benzodiazepinová<br>Nebenzodiazepinová  | NEUROL, XANAX, RADEPUR,<br>ELENIUM, DIAZEPAM<br>MEPROBAMAT  |
| OSTATNÍ     | Stimulancia<br>Anorektika (stimulas)<br>Expektorans (stimulans)<br>Antitusika (ovoidní<br>agonisté)                               | FENMETRAZI, RITALIN<br>ADIPEX, RETARD<br>SOLUTAN<br>CODEIN, IPECARIN,<br>KODYNAL, DIOLAN  |

<sup>181</sup> ADAMEC, V. a kol. : *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha, 2008, s 91

<sup>182</sup> KALINA, K. a kol.: *Drogy a drogové závislosti 1. Česká republika*, 2003, s. 191

### **Otázky na řízený rozhovor (rok 2013 a 2014)**

#### **1. Kolik nehod se stalo na území Středočeského kraje?**

Na území Středočeského kraje celkem došlo v roce 2013 - 1142 nehod a v roce 2014 jich máme bohužel ještě více a to 1262.

#### **2. Kolik je nehod se zraněním či úmrtím?**

V roce 2013 se zaznamenalo 334 celkem raněných (z toho 46 těžce zraněno a 288 lehce zraněno). Na rok 2014 připadlo o něco málo než v roce 2013 tedy celkově zraněných 315 osob (z toho 259 lehce raněných a 56 těžce raněných osob).

#### **3. Jak velké jsou škody způsobené na vozidlech?**

Škody způsobené na vozidlech za rok 2013 činí 61 630 000,- Kč a za rok 2014 50 115 400,- Kč.

#### **4. Jaké jsou příčiny nehod?**

Příčiny nehod jsou různého typu. Mezi nejčastější pro oba dva roky připadá dle statistik nesprávný způsob jízdy, kdy v roce 2013 se stalo 594 nehod a v roce 2014 648 nehod. Vlivem technické závady za rok 2013 nehoda 1 a rok 2014 nehod 5, dopravní nehody v předjíždění činí za rok 2013 - 37 nehod, rok 2014 - 34 nehod, rychlost zapříčinila nehodu v roce 2013 - 224 řidičům, v roce 2014 - 194 řidičům, nedáním přednosti bylo loni způsobeno 152 nehod a předloni 115 nehod.

#### **5. V kolika případech byla viníkem zvěř, chodec, technická závada či cyklista?**

Chodec zavinil v roce 2013 – 4 nehody, v roce 2014 – 7 nehod. Zaviněno technickou závadou vozidla v roce 2013 žádná nehoda a v roce 2014 – 3 nehody. Cyklista se ocitl v pozici zaviněného v loňském roce ve 27 případech a předloni 21 případech. Ke srážce se zvěří došlo v roce 2013 - 163 případů, v roce 2014 - 212 případů.

## **6. Kolik nehod bylo způsobeno pod vlivem alkoholu?**

Pod vlivem alkoholu bylo za rok 2013 způsobeno 51 nehod a za rok 2014 – 52 nehod.

## **7. Na jaké silnici-třídě se nehody odehrály?**

V roce 2014 se na silnicích 1. třídy stalo 377 nehod, na silnicích 2. třídy 233 a 3. třídy 247, na polních a lesních cestách se staly 2 nehody, na parkovištích 45 nehod, v obci 626 a dopravních nehod mimo obec 636.

V roce 2013 došlo na parkovišti k 36 nehodám, na polních a lesních cestách ke 3 nehodám, na silnici 1. třídy 348 nehod, 2. třídy 203 nehod a 3. třídy 224 nehod.

Dopravních nehod v obcích a mimo obec bylo oproti roku 2014 méně (v obci – 575 nehod a mimo obec 567 nehod).

## **8. V jaké výši jste udělili pokuty?**

Blokovou pokutu jsme v loňském roce udělili ve výši 618 600,- Kč a v roce 2013 ve výši 631 000,- Kč.

## **9. Kolik jste v průběhu roku při silničních kontrolách zastavili řidičů, kteří byli pod vlivem alkoholu a kolik jich bylo pod vlivem drog?**

V roce 2014 jsme při silničních kontrolách zjistili u 402 řidičů motorových vozidel a u 12 cyklistů, že jsou pod vlivem alkoholu, (z toho 106 jich mělo nad jedno promile alkoholu a dopustili se tak trestného činu ohrožení pod vlivem návykové látky). Dále jsme zjistili u 185 motoristů, že jsou pod vlivem drog.

V roce 2013 bylo 326 zkontrolovaných řidičů pod vlivem alkoholu a 8 cyklistů (z toho 145 jich mělo nad 1 promile), 228 motoristů řídilo pod vlivem drog.

## **10. Jaká je prevence?**

Co se týká prevence, je to dost obširná otázka. Preventivní dohled je přizpůsobován daným potřebám, např. roční období, různé kulturní akce (dušičky, začátek a konec prázdnin, duben-měsíc bezpečnosti, vánoce, poutě, fotbalové zápasy...). Policisté z dopravního inspektorátu neustále dohlíží na bezpečnost a plynulost silničního provozu, k tomu se také přidávají i policisté z obvodních oddělení. Někdy je zaměření na všechny účastníky silničního provozu, jindy může být zaměření konkrétní, např. na autobusy a nákladní vozidla, na cyklisty, na



motorkáře. K tomu např. ve spolupráci se mnou, tiskovou mluvčí, dělám 2x ročně akci „Zebra se za tebe nerozhledne“ – duben a první týden v září, u škol jsou malí školáci informováni o zásadách přecházení. 1x -2x ročně pořádáme preventivní akci „Řídím, piju nealko“ – účastníci silničního provozu jsou upozorněni během kontroly na škodlivost požívání alkoholu před jízdou, co řidičům pak hrozí a také na dodržování pitného režimu (většinou se akce uskutečňuje v letních měsících). V červnu míváme akci „Slunce na cestách“ – kontrolované řidiče nám pomáhají hodnotit malé děti, na motoristy pokárání či pochvala od dětí má velký vliv.