

**UNIVERZITA
JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA**

Magisterské kombinované studium

2010-2012

Diplomová práce

Bc. Tomáš Liseč

Úloha a role dopravního policisty v prevenci proti alkoholu
za volantem

Praha 2012

Vedoucí práce:

Mgr. Martina Strnadová

COMENIUS UNIVERSITY PRAGUE

Master Combined Part Time

2010-2012

DIPLOMA THESIS

Bc. Tomáš Liseč

The role and the role of traffic police in the prevention
against alcohol behind the wheel

Prague 2012

The Diploma Thesis Work Supervisor:

Mgr. Martina Strnadová

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená diplomová práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 15. března 2012

Bc. Tomáš Lisec

Poděkování

Chtěl bych velice poděkovat Mgr. Martině Strnadové za odborné vedení, za pomoc a rady při zpracování této diplomové práce a rovněž za její trpělivost a ochotu, dále bych rád poděkoval kolegům z Dopravního inspektorátu PČR Litoměřice, kteří mi umožnili provést s nimi rozhovor.

Anotace

Tato diplomová práce se zabývá problematikou možné prevence ze strany dopravního policisty v kontextu alkoholu za volantem, zabývá se tím, jakou hrají dopravní policisté v této oblasti úlohu a roli. Jsou zde popsány prvopočátky vzniku dopravní policie, jaké jsou její úkoly, cíle, priority. Pozornost je věnována rovněž osobnosti dopravního policisty, jeho pravomocím, povinnostem, kompetencím atd. Okruh týkající se alkoholu zahrnuje jeho historii, jsou zde popsány účinky na řidiče při ovlivnění alkoholem, jaké jsou dopady řízení pod vlivem alkoholu, aktuální legislativa v kontextu řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu. Dále je zde popsána oblast prevence v souvislosti alkoholu za volantem, jakou úlohu zaujímá dopravní policie v této oblasti, jaké jsou její možnosti eliminovat tento sociálně patologický jev. V praktické části se autor prostřednictvím názorů dopravních policistů věnuje objasnění problematiky možné prevence z hlediska dopravního policisty v kontextu alkoholu za volantem. Druhým bodem praktické části je informační brožura pro řidiče „*Stop alkoholu za volantem*“, která je svým obsahem zaměřena na boj proti alkoholu za volantem.

Klíčové pojmy

alkohol, alkohol za volantem, dopravní nehody, dopravní policie, efekt, dechová zkouška, motorové vozidlo, prevence, role, řidič, silniční provoz, úloha

Annotation

This thesis deals with the possible prevention of drinking and driving by the traffic police. We will deal with the role of traffic police in this area, and describe the origins of the traffic police, and what its targets and priorities are. Attention is also paid to the personality of the traffic policeman, his powers, duties, competencies, etc. Issues concerning alcohol, including its history, effects on the drivers, effects on driving under the influence of alcohol, current legislation in the context of driving under the influence of alcohol will be dealt with. In addition, there will also be described the issue of prevention in the context of alcohol behind the wheel, what the role of a traffic police is in this area and what the options to eliminate this social pathology are. In the practical part, the author clarifies the issue of possible prevention from the view point of traffic policemen in the context of drinking when driving. The second point of the practical part is a brochure for the driver titled „Stop drinking when driving“, its content focusing on the fight against drinking and driving.

Key words

alcohol, alcohol behind the wheel, traffic accidents, traffic police, the effect, breath test, motor vehicle, prevention, role, driver, roadtraffic, charge

Obsah:

Úvod.....	9
Teoretická část	
1. Dopravní policie a její úkoly, cíle, priority.....	12
1.1 Osobnost dopravního policisty.....	13
1.1.1 Oprávnění a pravomoci dopravního policisty.....	14
1.1.2 Kvalifikace a kompetence dopravního policisty.....	15
1.1.3 Povinnosti dopravního policisty.....	20
1.1.4 Etický kodex Policie ČR.....	21
1.2 Historický exkurz do prvopočátků dopravní policie.....	22
2. Alkohol z linie sociálně patologického jevu.....	24
2.1 Alkohol z historického pohledu.....	26
2.2 Projevy u řidiče motorového vozidla při ovlivnění alkoholem.....	28
2.3 Odbourávání alkoholu z těla.....	31
2.4 Dopravní nehody zaviněné alkoholem.....	33
2.5 Legislativa v kontextu alkoholu za volantem	35
2.6 Riziková skupina řidičů.....	38
3. Prevence a její možnosti – úloha PČR v této oblasti.....	42
3.1 Projekty a kampaně v souvislosti s bojem proti alkoholu za volantem.....	43
3.2 Preventivně informační skupiny Policie ČR.....	49
3.3 Efektivnost povinných dechových zkoušek.....	50
Praktická část	
4. Cíl a hypotéza výzkumu.....	53
4.1 Charakteristika výzkumného vzorku.....	54

4.2 Metodologie výzkumu.....	55
4.3 Průběh a realizace výzkumu.....	55
4.4 Zpracování dat výzkumu.....	56
4.5 Vyhodnocení výzkumu a doporučení.....	68
5. Informační brožura pro řidiče.....	73
Závěr.....	85
Seznam použité české literatury a pramenů.....	88
Seznam příloh.....	92
příloha A.....	I
příloha B.....	II

Úvod

Téma diplomové práce s názvem „*Úloha a role dopravního policisty v prevenci proti alkoholu za volantem*“ si autor zvolil proto, jelikož si uvědomuje a to nejen z pozice dopravního policisty, jak je důležité zabývat se právě touto problematikou, patřící mezi jedno z nejzávažnějších protiprávních jednání vůbec. Je potřeba si uvědomit, že řízení motorového vozidla vyžaduje od řidiče, aby jeho tělesné, duševní a rozpoznávací schopnosti nebyly jakýmkoliv způsobem sníženy nebo aby dokonce neřídil motorové vozidlo ve stavu vylučující způsobilost, přičemž soudní judikatura za tento stav považuje: „*takové jednání řidiče motorového vozidla v takovém stupni opojení alkoholem v době jízdy, kdy jde zpravidla nejméně o jedno promile alkoholu v jeho krvi. Podle poznatků lékařské vědy není žádný, ani nadprůměrně disponovaný řidič motorového vozidla, schopen bezpečně řídit motorové vozidlo, dosáhne-li hladina alkoholu v jeho krvi nejméně 1.00 g/kg (1 promile). Důkazem o míře ovlivnění alkoholem a snížení jeho řídičských schopností mohou být např. svědecké výpovědi spolujezdců, příslušníků policie a lékařů, kteří prováděli klinické vyšetření obviněného, jakož i svědecké výpovědi o chování obviněného a způsobu jeho jízdy*“.(Draštík, 2010, s. 9)

Alkohol za volantem s sebou přináší řadu negativních jevů. Zpomaluje motorické a smyslové reakce, řidič pod vlivem alkoholu nabývá dojmu, že je daleko lepší řidič než ve skutečnosti, s přibývajícím množstvím alkoholu se u něj vytrácejí přirozené zábrany, špatně a nekriticky hodnotí vzniklé situace v silničním provozu atd. Podnapilý řidič představuje pro sebe, ale i pro ostatní účastníky silničního provozu obrovské nebezpečí. Řada lidí však bohužel nepochopila, že se v důsledku alkoholu za volantem stávají dopravní nehody s často tragickými následky. Zde, zjednodušeně řečeno, dochází k selhání lidského faktoru. Již jen z lidského hlediska, každý z nás by měl mít snahu zvýšit bezpečnost na silnicích tím, že bude dodržovat základní etické normy vztahů mezi lidmi, chovat k sobě vzájemný respekt a úctu, snažit se o navození partnerských vztahů.

Dopravní policie je mnohdy v očích široké veřejnosti spatřována jako složka s výrazným represivním charakterem své činnosti. Zde ale musí autor reagovat a s tímto se nechce ztotožnit. Ano, mezi základní strategické metody dopravní policie metodu represe tzn. donucování skutečně řadíme, ale nelze opomíjet a přehlížet druhou významnou metodu, totiž prevenci. Pozastavíme se u metody prevence, kterou autor specifikuje jako primární prvek působení v silničním provozu. Již bylo zmíněno, že v důsledku alkoholu za volantem dochází k vážným dopravním nehodám. Jedním z prioritních úkolů dopravní policie je v rámci preventivních aktivit efektivně ovlivňovat a eliminovat tento sociálně patologický jev. Dopravní policie v tomto směru využívá především formy informování a vysvětlování, výchovně vzdělávací činnost, právní osvětu a v neposlední řadě též předávání poznatků a zkušeností s potlačováním protispolečenského jednání a snížení dopravní nehodovosti. Je však potřeba, aby se tyto formy neustále dynamicky měnily a aktualizovaly z hlediska neustálého progresu. Autor je zastáncem dopravní výchovy u dětí a mládeže spočívající v získání schopností obezřetného a sebejistého chování v silničním provozu, v efektivním působením s cílem utvořit u nich základní znalosti, pravidla, zásady a návyky týkající se dopravy. Později by dopravní výchova měla klást důraz na jejich budoucí roli řidičů motorových vozidel. Zásadní roli by při dopravní výchově měli hrát dopravní policisté, kteří mají na rozdíl od rodičů a mnohých učitelů v této oblasti odborné znalosti, kompetence a předpoklady.

S alkoholem za volantem se autor, coby dopravní policista, setkává téměř denně. Počet řidičů pod vlivem alkoholu přistižených při řízení motorového vozidla každoročně stále narůstá. Proto si autor jako hlavní cíl této práce stanovil objasnění problematiky možné prevence ze strany dopravního policisty v kontextu alkoholu za volantem, rovněž by rád zjistil, jakou úlohu a roli zaujímají dopravní policisté v této oblasti, v čem spatřují řešení týkající se eliminace tohoto sociálně patologického jevu atd. Druhý bod praktické části spočívá ve vytvoření informační brožury pro řidiče nesoucí název „*Stop alkoholu za volantem*“. Jedná se o metodicko-didaktickou pomůcku, která by mohla sloužit jako základní strategická metoda ze strany dopravní policie, totiž

metoda prevence a přesvědčování. Brožura je svým obsahem zaměřena na boj proti alkoholu za volantem, přičemž formy výše uvedené metody jsou zde zastoupeny zejména v podobě právní osvěty, výchovně vzdělávací činnosti, informování a vysvětlování, předávání poznatků a zkušeností s potlačováním protispolečenského jednání a dopravní nehodovosti. Autor si představuje, že v praxi by pak brožuru mohli dopravní policisté distribuovat řidičům v rámci silničních kontrol.

V teoretické části se autor ohlíží do doby vzniku dopravní policie, zabývá se jejími cíli, úkoly, prioritami, popisuje účinky alkoholu na řidiče, specifikuje zde rizikovou skupinu řidičů, v neposlední řadě popisuje prevenci v dopravě a její možnosti ze strany dopravního policisty, zmiňuje rovněž povinné dechové zkoušky, jejich efekt, názory na jejich adresu atd.

Teoretická část

1. Dopravní policie a její úkoly, cíle, priority

Dopravní policie je jednou ze speciálních složek Policie ČR, je řízena Ředitelstvím dopravní policie Policejního prezidia České republiky. Tato složka působí v širokém rámci silničního dopravního prostředí jako aktivní, dohlížečící, regulační a rovněž řídicí prvek, jehož prioritní a specifické funkce jsou zaměřeny na výkon veřejné správy a dohledu na úseku dopravně bezpečnostní činnosti. Charakter její činnosti je povahy především právní, kontrolní, preventivní, ale na druhé straně i represivní. Hlavními úkoly jsou přitom dohlížení na bezpečnost silničního provozu na pozemních komunikacích, dále plnění úkolů, které vyplývají ze zvláštních zákonů např. zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, metodických pokynů (např. Závazný pokyn policejního prezidenta č. 160/2009, Pokyn ředitele služby dopravní policie Policejního prezidia ČR) a jiných právních předpisů, v neposlední řadě plní úkoly spojené s organizací a praktickou realizací této činnosti. Dopravní policie se skládá z okresních a krajských dopravních inspektorátů, jež jsou základními a řídicími články v plnění úkolů. Jednotlivé inspektoráty jsou složeny ze dvou skupin, přičemž první skupiny se zaměřují na dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, druhé skupiny se zabývají řešením dopravních nehod.

(Filák, Macek, 2004, s. 171)

Stěžejními cíli služby dopravní policie jsou především:

- ❖ vykonáváním aktivity týkající se prevence a vytvářením opatření v rámci systému bezpečnostní prevence a tím tak co nejvíce eliminovat počet dopravních nehod v silničním provozu
- ❖ prováděním preventivně výchovných a vzdělávacích opatření vůči účastníkům silničního provozu (k jednotlivcům, problémovým

skupinám účastníků silničního provozu) získat u těchto účastníků důvěru s akcentem toho, že neexistuje jen metoda represe.

- ❖ prováděním systematických kontrol docílit dodržování povinností účastníků silničního provozu vyplývajících ze zákona s přihlédnutím na pravidla silničního provozu
- ❖ zjišťováním příčin a podmínek vzniku dopravních přestupků v silničním provozu tyto vyhledávat a kvalitně řešit, prostřednictvím svého jednání dosáhnout toho, aby se tyto přestupky u přestupců v budoucnu již neopakovaly (zejména ty závažné, jako např. řízení pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek, nebezpečné předjíždění, nepřiměřená rychlost)
- ❖ dosáhnout vzájemné součinnosti a efektivní spolupráce na tuzemské, unijní a mezinárodní úrovni s dopravně bezpečnostními subjekty, které mají v oblasti bezpečnosti totožné cíle

1.1 Osobnost dopravního policisty

„Osobností rozumíme individuální celek chování a prožívání a současně jedinečné uspořádání psychických procesů, stavů a vlastností. Studium psychologie osobnosti nám umožní poznat dynamiku osobnosti. Charakterem, temperamentem, motivačními a volními vlastnostmi člověk působí a mění své prostředí a tím současně působí prostředím na jedince a mění jej po fyzické i psychické stránce.“ (Vacínová M., Trpišovská, Farková, 2010, s. 45)

V širším slova smyslu je osobností každý člověk. Jeden od druhého se odlišujeme svou svérázností a individualitou, každý má jedinečné a neopakovatelné vlastnosti. Profese dopravního policisty je mnohdy spojená s velkým tlakem a značnou psychickou zátěží. Dopravní policisté se často ocitají v sociálně komplikovaných a psychologicky vyhocených situacích, např. vyšetřování tragických dopravních nehod, kdy přicházejí do styku

s mrtvými, sdělování smutné zprávy pozůstalým, jednání s řidiči pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek, v některých vyhrocených a konfliktních situacích jsou nuceni použít donucovací prostředky či střelnou zbraň apod. Jak se s tímto každý z nich vypořádá, závisí do značné míry především na jejich rysech osobnosti, zda-li je policista introvert či extrovert, stabilní či labilní, dominantní či submisivní, v další řadě jaké má schopnosti, charakterové vlastnosti, jaké má temperamentové vlastnosti tzn., zda-li je sangvinik, choleric, flegmatik či melancholik.

V neposlední řadě je jistě velmi důležité, aby disponoval volnými vlastnostmi jako je uvědomělost, rozhodnost, sebeovládání, energičnost a vytrvalost, které jsou v profesi dopravního policisty takřka nezbytné.

1.1.1 Oprávnění a pravomoci dopravního policisty

Oprávnění a pravomoci policisty jsou zakotveny v zákoně č. 273/2008 Sb. o Policii České republiky, je jich celá řada. Autor by však vyzdvihl jen ty, které se bezprostředně dotýkají a úzce souvisejí s problematikou alkoholu za volantem. Dopravní policista:

- ❖ má oprávnění vyzvat řidiče, aby se podrobil vyšetření (dechové zkoušce, případně odběru krve), zda-li není ovlivněn alkoholem
- ❖ při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích může přikázat řidiči jízdu na nejbližší, z hlediska bezpečnosti provozu, vhodné místo k odstavení vozidla a zabránit mu v jízdě za použití technického prostředku k zabránění odjezdu nebo odtažením vozidla, jestliže řídil motorové vozidlo pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky nebo se odmítl na výzvu policisty podrobit dechové zkoušce ke zjištění, zda-li není ovlivněn alkoholem
- ❖ má oprávnění zabránit v jízdě vozidlu autoškoly za použití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla nebo odtažení vozidla v případech, že učitel autoškoly požil alkoholický nápoj nebo užil jinou

návykovou látku během jízdy nebo se odmítne podrobit zkoušce, zda-li není ovlivněn alkoholem

- ❖ v případech, kdy má řidič pozitivní dechovou zkoušku na alkohol nebo se odmítne na výzvu policisty podrobit vyšetření, zda-li není ovlivněn alkoholem je policista oprávněn takovému řidiči zadržet na místě řidičský průkaz

1.1.2 Kvalifikace a kompetence dopravního policisty

Uchazeči, kteří mají zájem stát se příslušníkem Police České republiky, musí úspěšně absolvovat přijímací řízení na příslušném okresním ředitelství, další kritéria k přijetí do služebního poměru jsou:

- ❖ věk nad 18 let
- ❖ občanství České republiky
- ❖ úplné střední vzdělání nebo úplné střední odborné vzdělání ukončené maturitní zkouškou
- ❖ psychické předpoklady
- ❖ zdravotní a fyzická způsobilost, zdatnost
- ❖ společenská bezúhonnost
- ❖ uchazeč není členem politické strany nebo politického hnutí
- ❖ uchazeč nesmí vykonávat živnostenskou nebo jinou výdělečnou činnost a nesmí být členem kontrolních nebo řídicích orgánů právnických osob, které vykonávají podnikatelskou činnost

Po splnění těchto podmínek musí nově přijatý policista absolvovat základní odbornou přípravu, jejíž délka je z předchozích 12 měsíců od 1. června 2008 upravena jen na 6 měsíců. Základní odbornou přípravu realizují policejní školy MV např. Brno, Holešov, Praha. Dopravní problematikou a

vzděláváním dopravních policistů se zabývá Vyšší policejní škola MV v Jihlavě.

Vzdělávací program základní odborné přípravy na Vyšší policejní škole MV je realizován formou denního studia. Výuka je zde rozdělena do dvou bloků, jedna složka tvoří předmětovou výuku, která je doplněna modelovými situacemi a praktickým zaměstnáním, druhá složka tvoří výuku integrovanou, zaměřenou především na integrovaný výcvik výkonu služby. Na závěr jednotlivých tématických bloků je řazena zkouška, jejíž cílem je ověření intelektuálních dovedností studujících, pomocí ní se zjišťuje, jak jsou policisté schopni spojovat nabyté znalosti a dovednosti z různých integrovaných disciplin v jednotlivém tématickém celku do jednoho funkčního celku. Rovněž se má prokázat splnění dílčích cílů vzdělávání. Absolvovat zkoušky je pro všechny studenty povinné, bez jejich splnění nelze pokračovat ve studiu dalšího tématického celku.

Teoretická část výuky tvoří velkou část přípravy na budoucí povolání policisty, tato výuka je ale rovněž realizována formou nácviku modelových situací a integrovaných dnů. Studující nacvičují řešení různých situací, se kterými se budou v policejní praxi setkávat. Vyučovací předměty jsou zde zastoupeny službou dopravní policie s největším podílem časové dotace, což je logické z hlediska specializace školy na dopravní činnost, dále se vyučuje právo, služba pořádkové policie, psychologie, komunikace a policejní etika, spojovací příprava, administrativa a informační technologie, preventivní činnost, zdravotní příprava atd. V průběhu základní odborné přípravy si studenti osvojují znalosti a dovednosti týkající se použití zbraně, donucovacích prostředků, rovněž je zde pamatováno na zvyšování fyzické kondice.

V samotném závěru základní odborné přípravy musí student složit závěrečnou zkoušku, která je složena z ústní a praktické zkoušky. Ústní zkouška spočívá ve zkušebním tématu odborně bezpečnostní povahy, student ho pak řeší z pohledu několika zúčastněných disciplin. Praktická zkouška je vykonávána formou řešení simulované situace, se kterou se student s největší

pravděpodobností setká ve své policejní praxi (např. kontrola vozidla, zpracování dopravní nehody, řešení přestupků týkajících se alkoholu a návykových látek u řidičů, vstup do objektů atd.)

(www.vpsji.cz, 8. 1. 2012)

Cíle, obsah a pojetí základní odborné přípravy jsou založeny na aktuálním filozofickém trendu policejní práce a je charakterizována těmito stěžejními principy:

- ❖ policejní práce musí být službou občanovi
- ❖ vysoká profesionalita, kvalifikovanost, motivace policisty, který disponuje velmi kvalitním etickým standardem
- ❖ vzdělávání a výcvik policisty musí být založeny na kompetenčním přístupu
- ❖ policistům při jejich vzdělávání a výcviku klást důraz na jejich další vzdělávání, sebevzdělávání a vyzdvihnout jejich osobní odpovědnost

Vzdělávání a výcvik v základní odborné přípravě jsou koncipovány tak, aby absolventi s ohledem k potřebě výkonu jejich povolání posílili zejména klíčové a občanské kompetence např. sebedůvěru, komunikaci, pohotovost, prezentaci, tvořivost, schopnost učit se a soustředit se, samostatnost, kreativitu, flexibilitu, které využijí především při jednání s občany a posléze si vytvořili kompetence odborné, tedy znalost zákonů, předpisů a dokumentů souvisejících s dopravou, znalost cizích jazyků aj.

(Tržil, Šašek, 2011, s. 10)

Z autorova pohledu, který je absolventem Vyšší policejní školy v Jihlavě, lze zcela jednoznačně pozitivně hodnotit koncepci základní odborné přípravy, ve které se smysluplně prolínají nabyté teoretické znalosti s praxí v podobě nácviku modelových situací. Z vlastních zkušeností a s odstupem několika let může nyní konstatovat, že tento systém je efektivní a prospěšný, jelikož z jeho pohledu, užitečné kompetence a dovednosti již mnohokrát využil

v každodenní služební činnosti. Autor zejména kvituje to, že studium na škole je založeno na aktuálním filozofickém trendu policejní práce, neboť v současné době neustálého dynamického rozvoje, je potřeba ho neustále obměňovat a aktualizovat.

K současným moderním trendům patří celoživotní vzdělávání, škola v tomto ohledu nezůstává pozadu a kromě základní odborné přípravy je zde realizován systém kurzů, který je určený pro příslušníky Služby dopravní policie. Zúčastňují se jich i další zájemci z rezortu MV, ale i jiných rezortů. Příslušníci Služby dopravní policie jsou školeni v různých specializačních kurzech a v další odborné přípravě. Jsou to především kurzy, které se zabývají problematikou přepravy nebezpečných věcí a sociální předpisy v dopravě, kurzy zabývající se oblastí měření rychlosti, automobilní kurzy, ale rovněž kurzy zaměřené na jiné oblasti např. rozvoj psychosociálních dovedností, informační dovednosti apod. Absolvent specializačních kurzů získá kvalifikaci pro výkon určité funkce na dopravním inspektorátu nebo dálničním oddělení. Patří sem např. kurzy pro šetření a zpracovávání dopravních nehod, kurzy pro vedoucí a zástupce vedoucích dopravních inspektorátů, kurzy zabývající se přepravou nebezpečných věcí, kurzy dopravně inženýrské činnosti. Další odborná příprava umožňuje zopakovat a upevnit u policistů základní znalosti a dovednosti, jejich aktualizaci a zdokonalování, rozšíření kompetencí nezbytných pro výkon dopravní služby, patří sem zejména právní předpisy, kontroly ADR, AETR, školení týkající se alkoholu a drogami za volantem, modulární kurzy techniky jízdy apod. V současné době je ve škole plánován projekt na vytvoření nových kurzů, jelikož s přicházejícími reformami policie a změnami v náplni práce dopravní policie se logicky musí odrazit ve změně stávajícího vzdělávání dopravních policistů.

(Tržil, Šašek, 2011, s. 11)

Autor si uvědomuje, že dnešní doba s sebou přináší čím dál častější změny v technologiích, rovněž v dělbě práce atd. Vznikají zcela nové druhy zboží i služeb atd. Možná to bude znít trochu nadsazeně, ale co se člověk

naučil včera, může dnes již korigovat. Je optimistické, že škola pamatuje na celoživotní vzdělávání policistů, nalezneme zde širokou škálu specializačních kurzů a další odbornou přípravu. Nestačí, aby policista absolvoval základní odbornou přípravu. Současnost naplněná dynamickým vývojem na něj klade tlak související s neustálým prohlubováním, rozšiřováním, aktualizováním a zdokonalováním jeho vědomostí a dovedností, které jistě využítuje při své služební činnosti.

Od školního roku 2008/2009 bylo na Vyšší policejní škole MV v Jihlavě akreditováno odborné studium – název vzdělávacího programu: dopravně bezpečnostní činnost, obor vzdělání – dohled na silniční provoz, dopravně inženýrská činnosti, příčiny a šetření dopravních nehod.

Prestiž školy je zvyšována rovněž prací s širokou veřejností. Od roku 1994 se škola velmi intenzivně zaměřuje na oblast prevence, je orientována především na práci s dětmi a mládeží, ale také na dospělé. Prevence je realizována tak, že pedagogové i studující pořádají besedy s mládeží a žáky základních škol, umožňují formou ukázek přiblížit policejní praxi, podílejí se na akcích jiných regionálních organizací. Mimo jiné je škola spoluorganizátorem soutěží Cyklista a Řidič Vysočiny.

(www.vpsji.cz, 8. 1. 2012)

V kontextu s reformou civilního školství došlo k razantním změnám i v policejním školství. Důvodem změn, které jsou prováděny je především to, v současné době nelze vystačit jen s množstvím znalostí a faktů, ale je nezbytně nutné rozšiřovat schopnosti, aplikovat nové poznatky do reality, být schopen řešit nové situace a být připraven pracovat v podmínkách neudržitelného společenského vývoje. Významnou oblastí je i efektivita vzdělávání, to znamená, zaměřit vzdělávací aktivitu na společnost. Tyto důvody přiměly školu k novému pojetí vzdělávání, které se týká v uplatňování progresivních metod a forem výuky.

V oblasti preventivní a poradenské činnosti je škola zaměřena nejen na současné problematiku resortu MV, ale rovněž na jiná společensky důležitá témata, především v oblasti lidských práv, rasismu a xenofobie, korupce, kyberšikana, kde škola spolupracuje s organizacemi a institucemi veřejné správy.

(Tržil, Šašek, 2011, s. 12)

1.1.3 Povinnosti dopravního policisty

Povinnosti dopravního policisty mohou být rozčleněny do několika rovin, funkcí, jsou to:

Dohlížející a kontrolní – spočívající v provádění dohledu nad provozem na pozemních komunikacích a dodržování pravidel silničního provozu, kontrolovat plnění povinností vyplývajících pro řidiče vozidel ze zákona o silniční dopravě, dále provádění speciálních kontrol při kterých využívá veškerou dostupnou techniku

Represivní – spočívající v projednávání přestupků účastníků silničního provozu, ukládání pokut v blokovém řízení za přestupky proti bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích

Regulační – v případě potřeby a místní situace řídit provoz na důležitých křižovatkách a tam, kde to bezpečnost provozu na pozemních komunikacích vyžaduje

Šetřící – obsahem je provádění likvidace dopravních nehod, dále oznamování nehod a provádění prvotních úkonů při zajišťování místa činu

Poznatková - získávání poznatků o páchané trestné činnosti po linii obecné a hospodářské kriminality, kontrolování, zda za pomoci dopravních prostředků není páchána trestná činnost

Administrativní – musí vést záznamy v předepsané dokumentaci

Informativní – poskytování potřebných informací při žádosti občanů o pomoc

1.1.4 Etický kodex Policie České republiky

Policisté, kteří si uvědomují své poslání, spočívající ve službě veřejnosti při dodržování lidských práv založeného na úctě a respektu, přičemž základními hodnotami při této činnosti musí být profesionalita, nestrannost, odpovědnost, ohleduplnost a bezúhonnost.

Závazkem Policie České republiky vůči společnosti je zejména:

- ❖ přiměřenými prostředky prosazovat zákony, snažit se o spolupráci s veřejností, státními a nestátními institucemi
- ❖ při jednání s lidmi se chovat korektně, důstojně, důvěryhodně, s porozuměním
- ❖ přistupovat a jednat s každou osobou nestranně, bez ohledu na její kulturní či náboženský původ, vyznání
- ❖ při výkonu služby jednat korektně, taktně
- ❖ při použití donucovacích prostředků dodržovat zákonnost, s žádnou osobou nezacházet nehumánně nebo ponižujícím způsobem
- ❖ být zodpovědný za každou osobu omezenou Policíí ČR na osobní svobodě
- ❖ dodržovat mlčenlivost o informacích získaných při služební činnosti

- ❖ potírat a odmítat korupční jednání, odmítnout dary či různé výhody, které by mohly ovlivnit výkon služby policisty

1.2 Historický exkurz do prvopočátků dopravní policie

Vrátíme se v čase o několik desítek let nazpět, do devadesátých let 19. století, kdy byl vynalezen spalovací motor a tím nastala éra automobilismu jako zcela nového dopravního oboru. K rozvoji automobilové dopravy došlo zejména po první světové válce a rovněž ve druhé polovině 20. století. Automobilová doprava je bezesporu nejmobilnější a nejdynamičtější druh přepravy. Tehdy si jen málokdo uvědomoval, jaké problémy, komplikace v podobě nehodovosti, exhalací, nadměrného hluku atd. tento průlom přinese.

K řešení některých problémů došlo již před devadesáti lety, v důsledku nárůstu provozu a rovněž toho, že Pražané jezdili a chodili dosti neukázněně, byla v Praze zřízena dopravní stráž, která měla za úkol řídit důležité křižovatky, dohlížet nad silničním (tehdy uličním) provozem, měla se starat o bezpečnost chodců atd., tím vším se snažila nastolit pořádek. Nejvíce pozornosti se dostávalo řidičům vozidel, jenž nedodržovali předpisy. Řidiči byli k dodržování pravidel přinuceni především tresty, přičemž pokutovat hříšníky na místě přestupku nešlo, strážník vypsál dva lístky, jeden byl poslán na dopravní úřad, druhý obdržel řidič a sloužil mu jako předvolánka.

Pokutovat hříšníky ihned na místě šlo až od 1. července 1921, kdy byl vydán nový uliční a jízdní řád. Pro zajímavost, za půl roku od zavedení tohoto řádů vybrali strážníci 25 245 korun, přičemž nejčastěji byla udělována nejnižší možná pokuta 2 koruny.

Nad dodržováním uličního a jízdního řádu dohlížel mimo jiné zvláštní cyklistický oddíl zřízený v dubnu 1920. S rozvojem automobilismu musela přijít další bezpečnostní opatření. Občané si stěžovali na rychlou jízdu, kouření a hluk strojů aj. Proto vedle cyklistického oddílu vznikl další speciální oddíl,

jehož členové sloužili v civilním oděvu a náplň jejich práce spočívala v kontrolách dopravního pořádku, dodržování stanovené rychlosti pomocí stopek (nejvyšší povolená rychlost pro motorová vozidla byla 35 km/hod.), chůze chodců, seskakování cestujících z jedoucích elektrických vozů, čistoty ulic atd. V roce 1926 vznikl v důsledku nedostatečné pohyblivosti dopravní stráže motorový oddíl jehož vozový park obsahoval čtyři motocykly s přívěsnými vozíky a sedm klasických solomotocyklů. Až teprve v roce 1936 měl motorový oddíl k dispozici hlídkové automobily.

(Čadek, Sudek, Tržil, 2009, s.11-18)

Autor by rád reagoval na výše uvedený speciální oddíl, jehož členové sloužili v civilním oděvu a kontrolovali dopravní pořádek. Z jeho pohledu se jedná o prvopočátek této formy dohledu, přičemž v současné době je prováděna rovněž. Nazývá se jako speciální kontrola dodržování ustanovení pravidel silničního provozu formou skrytého dohledu na silniční provoz. Dopravní hlídka při této kontrole využívá služební vozidlo v civilním provedení. Policisté ve skrytých hlídkách, kteří nejsou určeni k projednávání dopravních přestupků na místě, mohou sloužit v civilním oblečení. Z autorových zkušeností dopravního policisty jsou tyto speciální kontroly zaměřeny především na dodržování zákazu předjíždění, na dodržování stanovené rychlosti v obci i mimo obec, na dodržování ukázněného chování účastníků silničního provozu při přecházení či přejíždění železničních přejezdů, v neposlední řadě také na dodržování směru a způsobu jízdy. Jsou při tom využívány potřebné dokumentační prostředky tzn. laserové radary, kamery s příslušným záznamovým zařízením atd.

Zajímavé jsou rovněž léta 1928 – 1929. Na dopravní pořádek pamatovaly zákony a nařízení. Avšak na venkově jako by neplatily, chyběly zde výše uvedené sbory a speciální složky. To mělo za následek velkou nedisciplinovanost (vozkové koňských povozů nedodržovali předpisy, jezdili uprostřed silnice, řidiči automobilů troubili, leč marně, vozka stejně neuhnul, řidiči motorových vozidel při vzájemném míjení neztlumili světla atd.). Účastníci silničního provozu se mezi sebou často hádali, docházelo také

k fyzickým potyčkám. Vystala tak otázka, kdo by měl kontrolovat pořádek na silnicích. V těchto letech bylo dodržování dopravního pořádku v rukách četníka, problém byl v tom, že dopravě mohl věnovat jen nepatrně času. Důvodem byla jejich různorodá činnost jejíž prioritou bylo potírání zločinu a dohled nad veřejným pořádkem. Proto byly vytvořeny v rámci četnictva speciální odvětví dopravní služby, kdy se poté sice situace poněkud zlepšila, ale nikoliv tak markantně, jak se předpokládalo, důvodem bylo hodně práce a velká rozloha obvodů.

S postupem času práce silničního četnictva směřovala především k prevenci, účastníkům provozu měla být zajištěna bezpečnost a pohodlí. Četníci měli klást důraz na výchovu, vedení a instruování uživatelů komunikací. Už tehdy byl považován za nejnebezpečnější element v dopravě řidič nebo vozka pod vlivem alkoholu.

Neustálý rozmach automobilismu vedl k tomu, že 1. května 1935 byly zřizovány četnické silniční kontrolní stanice v celkovém počtu 10, v roce 1938 jich bylo v celé zemi již 22. Tyto stanice měly za úkol hlídkovat za pomoci motorového vozidla v přiděleném obvodu a dohlížet nad dodržováním dopravních předpisů. Příslušníci službu vykonávali nejen v denní, ale rovněž i v noční době, především v úsecích s největší hustotou provozu. Příslušníci byli oprávněni uložit přestupci na místě blokovou pokutu, při nehodách bylo jejich povinností poskytnout první pomoc a zajistit přepravu zraněných. Vedení ministerstva vnitra si služby příslušníků četnických silničních kontrolních stanic velmi vážilo a považovalo ji za potřebnou a důležitou.

(Čadek, Sudek, Tržil, 2009, s.19, 20)

2. Alkohol z linie sociálně patologického jevu

„Alkohol (chemicky nazývaný etanol, C₂H₅OH) je velmi jednoduchá a malá molekula vznikající kvašením cukrů. Podle současných poznatků ji řadíme mezi látky, která ovlivňuje nervový systém (psychotropní látka). Tuhne

při 117 °C, vře při 77 °C. Alkohol má několik pozoruhodných vlastností, např., že kvasinky umožňující jeho vznik, nechá existovat asi jen do 14 % koncentrace alkoholu. Když je koncentrace alkoholu vyšší, kvasinky hynou.

Alkohol velmi lehce proniká k různým orgánům včetně mozku. Obsah chemické látky v alkoholických nápojích se pohybuje od 2-3 % (pivo) do cca 40 % v destilátech. Důležitá není jen koncentrace alkoholu v konkrétním alkoholickém nápoji, ale i jeho množství. Např. v jednom 12 ° pivu je zhruba stejně alkoholu jako ve 2 decilitrech vína nebo půl decilitru destilátu.

Alkohol kontra lidské zdraví. Požitý alkohol zasahuje do nejrůznějších dějů lidského organismu, při dlouhodobém zneužívání vyvolává řadu onemocnění. Cca 70 % pacientů, kteří jsou léčeni pro syndrom závislosti na alkoholu trpí při přijetí k hospitalizaci některým tělesným onemocněním. Alkohol zvyšuje riziko výskytu nádorů (jater, hltanu, jícnu, rakoviny prsu u žen aj.). V kombinaci s tabákem je ještě vyšší. Dále dochází k oslabení imunity, mohou se vyskytnout neurologické nemoci postižení periferních nervů, epileptické záchvaty, ubývání mozkové kůry, velmi prudký vzestup krevního tlaku při opilosti zvyšuje riziko řady komplikací, které jsou nejčastěji doprovázeny mozkovými příhodami, poškození srdce, jater. V důsledku opilosti mohou nastat i různé úrazy např. zlomeniny, nitrolebeční krvácení a jiné úrazy. Závislost na alkoholu je sám o sobě velmi závažným onemocněním, které rovněž zahrnuje i aspekty psychologické a sociální. Alkohol je pro děti a mladistvé mnohem nebezpečnější nežli pro dospělé, jelikož jejich játra ho neodbourávají v takové míře jako se tomu děje u dospělých, navíc, děti mají rovněž menší tělesnou hmotnost. Proto požití jen velmi malého množství alkoholu u nich může vyvolat nebezpečné otravy“.

(Tomáš Lisec, bakalářská práce: Alkohol a jiné návykové látky při řízení motorových vozidel, Ujak, 2010, srovnej též Nešpor, Csémy, 2003, s. 32)

„Alkohol je u nás v současné době jednou z nejvíce rozšířených a užívaných legálních drog, velké riziko představuje jeho snadná dostupnost. Alkohol je celospolečensky tolerován, podceňují se jeho rizika, která

jsou s jeho užíváním spojená. V České republice je legální požívání alkoholických nápojů stanoveno od 18 let věku. V reálném životě tomu tak zdaleka není, jakoukoli zkušenost s pitím alkoholu má v České republice 98% šestnáctiletých, od roku 1999 došlo k významnému nárůstu pravidelné konzumace alkoholu mezi šestnáctiletými, a to jak v ČR, tak i ve všech zemích střední a východní Evropy, častou konzumaci alkoholu (přibližně každý třetí den a častěji) přiznalo celkem 13% šestnáctiletých (17% chlapců a 10% dívek)“.

(Tomáš Lisec, bakalářská práce: *Alkohol a jiné návykové látky při řízení motorových vozidel*, Ujak, 2010, srovnej též www.drogyinfo.cz, 2. 1. 2010)

2.1 Alkohol z historického pohledu

„Alkohol má mezi drogami zcela výjimečné postavení, řadíme ho totiž mezi nejrozšířenější a nejstarší, rovněž nejvíce užívané drogy. Jeho zneužívání je však velmi riskantní a vede k velice závažným důsledkům. Jeho historie sahá až do starověku. Tehdy existoval v podobě vína. Zmínku najdeme již v Eposu o Gilgamešovi, pocházející z 3. – 4. tisíciletí př. n. l. Jako čistý se poprvé objevil až v 11. století n. l. na jihu Itálie. Tehdy se nazýval „alkuhul“ – byl to arabský výraz pro „něco lepšího“.

(Tomáš Lisec, bakalářská práce: *Alkohol a jiné návykové látky při řízení motorových vozidel*, Ujak, 2010, srovnej též www.dějinyalkoholu.com, 3. 1. 2010)

„Alkohol vstoupil do lidského života velmi lehkým krokem. Lidem se v prvopočátku velmi zamlouval, navozoval jim blahé pocity, nálady, zpříjemňoval jim život. Lidem vyhovovaly především vlastnosti alkoholu, které se daly použít v lékařství. Jako důkaz o pravdivosti nám mohou posloužit práce antického lékaře Hippokrata (460 – 370 př. n. l.), dále také lékaře a filozofa

Ibn Síny (980 – 1037 př. n. l.). Spisy Ibn Síny byly známé a proslulé po celé Evropě, na první místo můžeme zařadit především Kánon medicíny. Lékaři používali alkohol hlavně při léčbě různých chorob, úrazů, poraněních v bojích, alkohol v podobě vínových obkladů přinášel pacientovi úlevu. Rovněž po samotném požití alkoholu se pacientovi ulevilo a bolest byla snesitelnější. Velmi významnou roli v rozvoji požívání alkoholických nápojů sehráli čarodějové, lidoví felčari, bylinkáři, kteří si konkurovali v přípravě různých odvarů rostlin používající se v léčebné praxi“.

(Tomáš Lisec, bakalářská práce: *Alkohol a jiné návykové látky při řízení motorových vozidel*, Ujak, 2010, srovnej též Šedivý, Válková, 1988, s. 22)

„V historii můžeme vidět různé reakce na požívání alkoholických nápojů. Uvedu několik zajímavých příkladů:

- *V Athénách za vlády Drakona opilé lidi zabíjeli*
- *Ve Spartě úmyslně opijeli otroky, ty pak velmi opilé ukazovali mládeži jako odstrašující případ, chtěli v mládeži vypěstovat odpor k vínu a odstrašit ji od jeho požívání*
- *Solón v první řadě pokutoval, když se opilost opakovala, poté nechal člověka popravit. Stav opilosti byl za jeho vlády hoden pohrdání.*
- *V roce 331 př. n. l. Alexander Veliký uspořádal velkolepé závody v pití alkoholu, vítězem se stal ten, kdo vypije rychleji a více alkoholu. Vítěz zemřel po třech dnech na následky akutní otravy alkoholem, 41 soupeřů zemřelo taktéž“*

(Tomáš Lisec, bakalářská práce: *Alkohol a jiné návykové látky při řízení motorových vozidel*, Ujak, 2010, srovnej též www.alkoholik.cz, 3. 1. 2010)

„Do užívání a zneužívání alkoholických nápojů se průběžně promítaly různé kultury, obyčeje podle země a kraje. Například v náboženství byla hojně využívána zraková a sluchová halucinace. Již po staletí vyrábějí Japonci víno z rýže, mexičtí Indiáni z agáve, Inkové zase z kukuřice. Vikingové, ale i Slované vyráběli z kvašeného medu medovinu. Babylóňané vařili pivo již před 7. – 8.

tisíci lety. Pivo se pak šířilo do Egypta a západních částí Římské říše. Dalšími, kteří znali pivo velmi dobře patřili staří Čechové“.

(Tomáš Lisec, bakalářská práce: *Alkohol a jiné návykové látky při řízení motorových vozidel*, Ujak, 2010, srovnej též www.dějinyalkoholu.com, 3. 1. 2010)

Není pochyb o tom, že historie alkoholu je neobyčejně pestrá a rozmanitá. Lze konstatovat, že ovlivnila širokou řadu lidí a ovlivňuje je i v dnešní době. Je potřeba, aby si člověk uvědomil, že právě na nás lidech záleží, kam se budou následující kroky týkající se alkoholu, ubírat.

2.2 Projevy u řidiče motorového vozidla při ovlivnění alkoholem

Při řízení motorového vozidla působí alkohol na řidiče velice záporně. Dodává sebedůvěru, na druhou stranu ale současně extrémně zpomaluje motorické a smyslové reakce. Řidič jedoucí pod vlivem alkoholu nabývá dojmu, že je daleko lepší řidič, než jak je tomu ve skutečnosti. Střízlivý řidič má přirozené zábrany, ty se však s přibývajícím množstvím požitého alkoholu ztrácí. Opilý řidič představuje pro sebe, ale i pro ostatní účastníky silničního provozu velké nebezpečí. Takový řidič nemůže správně odhadnout rychlost, vzdálenost ve vztahu k okolí, zhoršuje se u něho schopnost rozeznávat pohybující se světla. Nedokáže kriticky zhodnotit vzniklé situace, podceňuje rizika.

Se zvýšeným množstvím alkoholu v krvi u řidiče nastává tzv. tunelový efekt, který je obdobný jako při jízdě vysokou rychlostí. Čím větší množství alkoholu v sobě řidič bude mít, tím se jeho zorné pole snižuje, poté nedokáže správně vnímat prostor před sebou. Střízlivý řidič je schopen vnímat celý prostor, řidič s hladinou alkoholu 0.8 promile již jen $\frac{3}{4}$ prostoru, řidič s 1.8 promile dokonce jen necelou třetinu. Proto i přesto, že opilý řidič pojedou

relativně pomalu, bude mít zorné pole snižené, což může být zdrojem případných konfliktů a tragických dopravních nehod.

(www.alkoholik.cz, 6. 1. 2012)

Z pohledu dopravního policisty může autor potvrdit výčet zmíněných negativních účinků působící na řidiče při ovlivnění alkoholem. Téměř každodenně se ve své služební činnosti s podnapilými řidiči setkává a uvědomuje si závažnost tohoto sociálně patologického jevu. Z vlastních zkušeností uvádí, že podnapilí řidiči často jezdí nepřiměřenou a vysokou rychlostí, agresivním stylem, mají tendenci k velmi nebezpečnému předjíždění, nerespektují dopravní značení, disponují horší schopností rozeznávat barvy na světelné signalizaci (semaforech), přehlížejí osoby na přechodu pro chodce, neodhadnou vzdálenost vozidla stojícího před nimi atd. Tento výčet by autor nazval jako absolutní ignoraci a nedisciplinovanost vůči ostatním účastníkům silničního provozu.

Pravděpodobnost nehody je při hladině alkoholu:

- od 0.3 do 0.9 promile – 7x větší
- nad 1.0 do 1.4 promile – 14x větší
- nad 1.5 promile – 128x větší

Hladina alkoholu

v krvi

0.2 – 0.5 promile – Schopnosti řídit jsou prokazatelně snižené. Řidič má tendenci riskovat, má zvýšenou sebedůvěru, špatně rozeznává pohybující se světla, má horší odhad vzdálenosti.

0.5 – 0.8 promile – Mimo výše uvedených příznaků se u řidiče můžeme setkat s pronikavě prodlouženým reakčním časem (zhoršený postřeh). Rovněž u něho

narůstá přeceňování vlastních schopností, zrak se těžko přizpůsobuje z přechodu ze světla do tmy a naopak, řidič obtížněji vnímá barvy (např. to může být nebezpečné zejména na křižovatce řízené světelnými semafor). Dále se u něho vyskytuje zhoršená schopnost soustředění, může mít poruchy rovnováhy a rovněž se zhoršuje odhad vzdálenosti.

0.8 – 1.2 promile – U řidiče se navíc zhoršuje schopnost vnímat okraje zorného pole (tzv. tunelové vidění – např. může přehlédnout cyklistu jedoucího po okraji silnice), dochází u něj k dalšímu zhoršování soustředění, reakční čas se ještě více prodlužuje, narůstá bezohlednost při řízení vozidla.

Přes 1.2 promile – Takto ovlivněný řidič představuje pro sebe i ostatní účastníky silničního provozu neskutečné riziko. Nadále se u něho zhoršují poruchy soustředění, reakční čas narůstá, značně zhoršená rovnováha, je nekritický. Velmi frekventovaným úkazem je u řidiče špatná orientace. V tomto stavu se i velmi zkušený řidič může dopustit velmi fatálních chyb (např. sešlápnutí plynu místo brzdy).

Kocovina (etanol už z krve řidiče vymizel) – V důsledku značné ztráty vody a minerálů, popř. nevyspalostí, hrozí vyšší riziko spánku, může se vyskytnout nevolnost, u řidiče se můžou projevit různé tělesné, ale rovněž i duševní obtíže, které tak odvádějí jeho pozornost a tím dochází k nevěnování se řízení vozidla. U řidiče může nastat i krátkodobá ztráta vědomí v důsledku hypoglykémie (pokles krevního cukru).

(www.alkoholik.cz, 6. 1. 2012)

Jak již bylo zmíněno, pravděpodobnost nehody je u řidičů pod vlivem alkoholu daleko vyšší než u řidičů střízlivých. Kromě tohoto rizika má konzumace alkoholu v kontextu řízení motorového vozidla obrovský vliv na závažnost zranění řidiče. Řidiči, kteří mají hladinu alkoholu v krvi vyšší jak 1.5 promile se vystavují cca 200x vyššímu riziku smrti na rozdíl od jejich střízlivých kolegů.

(www.alkoholzabiji.cz, 17. 12. 2012)

2.3 Odbourávání alkoholu v těle

Rychlost s jakou se alkohol v těle odbourává je např. 0.085 g u žen a až 0.1 g u mužů alkoholu na 1 kg tělesné hmotnosti za 1 hodinu. Doba vstřebávání alkoholu se zpomaluje a snižuje v souvislosti přítomnosti potravy v žaludku, která obsahuje bílkoviny.

Jaké faktory ovlivňují urychlování či zpomalování odbourávání alkoholu:

Co urychluje odbourávání alkoholu

- ❖ mužský organismus
- ❖ v případech, kdy si člověk v sobě vypěstuje vysokou toleranci (odolnost) vůči alkoholu
- ❖ předchozí vydatná konzumace jídla
- ❖ dobré fyzické zdraví, kondice

Co zpomaluje odbourávání alkoholu

- ❖ ženský organismus
- ❖ jestliže člověk není zvyklý pít alkohol, tudíž má nízkou toleranci (odolnost) vůči alkoholu
- ❖ jestliže člověk trpí některým z vážných onemocnění jater
- ❖ při užívání různých léků
- ❖ jestliže člověk před požitím alkoholu konzumoval jen malé množství jídla
- ❖ nízký věk – u dětí a dospívajících x naopak ve stáří

Jen pro zajímavost, půllitr 12° piva obsahuje přibližně 15.4 g alkoholu, 200 ml (2 dcl) asi 15.9 až 22.2 g alkoholu a 40% lihovina v množství 50 ml (0.5 dcl) obsahuje přibližně 15.8 g alkoholu.

Příklady v souvislosti výpočtu rychlosti odbourávání alkoholu u mužů a žen:

1. příklad – zdravý muž středního věku, vážící 80 kg užil **půl litru vína**. Víno obsahovalo 8.7 g alkoholu ve 100 ml, tzn. 43.5 g v půl litru. Muž před pitím vydatně jedl, 10% alkoholu se tedy nevstřebalo, vstřebaný alkohol tak činí 39.15 g alkoholu. Při těchto údajích lze předpokládat, že muž odbourá 0.1 g alkoholu na jeden kilogram své váhy za hodinu, při jeho 80 kg je to 7.5 g alkoholu. Jednoduchou trojčlenkou pak dojdeme k závěru: 7.5 g alkoholu za jednu hodinu, 39.15 g alkoholu tedy **za 5 hodin a 13 minut**.

2. příklad - zdravá žena středního věku, vážící 60 kg vypila stejné množství alkoholu jako ve výše uvedeném příkladu. I ona před pitím alkoholu vydatně jedla, lze tedy odečíst 10% nevstřebaného alkoholu, tudíž vstřebaný alkohol činí 39.15 g. V případě ženského organismu musíme brát však v potaz pomalejší odbourávání alkoholu a to 0.085 g alkoholu na 1 kg hmotnosti za hodinu, což při hmotnosti ženy činí 5.1 g za hodinu. Konečný výsledek rychlosti odbourávání alkoholu je tedy 5.1 g alkoholu za jednu hodinu, 39.15 g alkoholu tedy **za 7 hodin a 41 minut**.

(www.ibesip.cz, 15. 12. 2011)

Dle autorova názoru řidiči v mnoha případech podceňují záluďný zbytkový alkohol. Řidiči usedají za volant motorového vozidla po prohýřené noci, kdy konzumovali značné množství alkoholu, přitom si neuvědomují, že jejich organismus ještě nestačil veškerý alkohol odbourat. Když poté při silničních kontrolách vidí na displeji detekčního přístroje na alkohol pozitivní hodnotu, jsou velice překvapeni. Autor z vlastních zkušeností za dobu služby u dopravní policie uvádí, že v mnoha případech byl svědkem dopravních nehod v nichž figuroval zbytkový alkohol. Přeživší řidiči (viníci se zbytkovým alkoholem) ve výpovědích často uvádí, že jejich soustředěnost řídit motorové vozidlo nebyla stoprocentní. Příčinou byl spánkový deficit, únava, bylo jim nevolno z předchozí konzumace alkoholu, zažívali nepříjemné tělesné či duševní stavy apod. Pro dokreslení autor zmiňuje počet přistižených řidičů pod

vlivem alkoholu v okrese Litoměřice za rok 2011, těchto řidičů bylo 184, přičemž z tohoto celkového počtu bylo 46 řidičů, kteří byli zastaveni v dopoledních hodinách, tudíž s největší pravděpodobností se zbytkovým alkoholem. Z pohledu autora lze tedy konstatovat a doporučit, že pokud si člověk není zcela jistý, že z těla neodboural veškerý alkohol a pocítuje na sobě zmíněné příznaky, ať raději řízení motorového vozidla odloží.

2.4 Dopravní nehody zaviněné alkoholem

„Na českých silnicích v roce 2009 zemřelo 832 lidí, to je nejméně za posledních dvacet let.

Příznivou bilanci však kazí velmi prudký nárůst mrtvých z nehod, způsobených řidiči, kteří řídili pod vlivem alkoholu. Těchto obětí bylo totiž 123, o 43 více než v roce 2008. Dle policejní statistiky zavinili v roce 2009 řidiči pod vlivem alkoholu celkem 5725 nehod, z toho 133 usmrcených, tedy o 53.8 procenta více než v roce 2008, a 2658 zraněných. V průměru tedy byl alkohol zjištěn téměř při každé šesté smrtelné nehodě. Přitom ještě v roce 2007 zahynulo v České republice při nehodách pod vlivem alkoholu „jen“ 36 lidí“.

(Tomáš Lisec, bakalářská práce: *Alkohol a jiné návykové látky při řízení motorových vozidel*, Ujak, 2010, srovnej též Deník Právo, 16. ledna 2010, s. 8)

Policie ČR v roce 2010 eviduje 5015 nehod zaviněných pod vlivem alkoholu (tj. 7.1% z celkového počtu), při kterých došlo k usmrcení 102 osob (tj. 13.6% z celkového počtu), dalších 2291 osob bylo zraněno. V porovnání s rokem 2009 je počet těchto nehod nižší o 710 (tj. o 12.4%), počet usmrcených je nižší o 21 osob (tj. o 17.1%) a počet zraněných je nižší o 367 osob (tj. o 13.8%). Nejvyšší podíl těchto nehod byl na území Zlínského a Plzeňského kraje (15.38%, resp. 10.81%). Nejvíce usmrcených při těchto nehodách bylo na území krajů Středočeského, Moravskoslezského a Pardubického (shodně po 12 osobách). Nejvyšší podíl usmrcených osob při

těchto nehodách je v Plzeňském kraji – 22.45%. Žádnou usmrcenou osobu při nehodách zaviněných pod vlivem alkoholu nevykazuje Karlovarský kraj.

V porovnání s rokem 2009 je počet nehod nižší o 710 a největší absolutní snížení je v kategorii nehod zaviněných řidiči motorových vozidel (o 121 nehod). Naproti tomu více těchto nehod zavinili cyklisté a ostatní účastníci silničního provozu. Celkový vývoj následků ovlivnily především nehody zaviněné řidiči motorových vozidel (pokles o 23 osob) a více usmrcených (o 4 osoby) bylo jen u nehod zaviněných cyklisty.

(Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR, Praha, 2011)

V roce 2011 eviduje Policie ČR 5242 nehod zaviněných pod vlivem alkoholu (tj. 7.5% z celkového počtu), při kterých došlo k usmrcení 89 osob (tj. 12.6% z celkového počtu) a dalších 2701 osob bylo zraněno. V porovnání s rokem 2010 je počet těchto nehod vyšší o 227 (tj. o 4.5%), počet usmrcených je nižší o 13 osob (tj. o 12.7%) a počet zraněných je vyšší o 410 osob (tj. o 17.9%). Nejvyšší podíl těchto nehod byl na území Zlínského a Karlovarského kraje (14.5%, resp. 13.7%). Nejvíce usmrcených při těchto nehodách bylo na území krajů Jihočeského a Moravskoslezského (shodně po 12 osobách). Nejvyšší podíl usmrcených osob při těchto nehodách je v Kraji Vysočina – 24.2%. Stejně jako v roce 2010, žádnou usmrcenou osobu při nehodách zaviněných pod vlivem alkoholu nevykazuje Karlovarský kraj.

V porovnání s rokem 2010 je počet nehod vyšší o 227, v kategorii nehod zaviněných řidiči motorových vozidel došlo k nárůstu (o 191 nehod). Celkově je počet usmrcených osob nižší (o 13 osob), v kategorii motorových vozidel je nižší (o 7 osob), v kategorii cyklistů je rovněž nižší (o 7 osob), v kategorii chodců je vyšší (o 1 osobu). Cyklisté, chodci a ostatní účastníci silničního provozu zavinili v důsledku alkoholu o 38 nehod více.

(Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR, Praha, 2012)

Statistiky dopravních nehod dle zavinění v ČR jsou uvedeny v příloze A.

Pro zajímavost autor uvádí členění nehod zaviněných pod vlivem alkoholu podle hodnoty zjištěné hladiny v roce 2011:

<i>Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu r. 2011</i>	<i>Počet nehod</i>	<i>Počet usmrčených</i>
Nižší než 0.24 promile	659	13
0.24 až 0.5 promile	314	1
0.51 až 0.8 promile	316	8
0.81 až 1.0 promile	201	3
1.1 až 1.5 promile	784	20
1.51 promile a vyšší	2952	42
Alkohol i drogy	16	2

Zdroj: Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR, Praha, 2012

2.5 Legislativa v kontextu alkoholu za volantem

Jednou z mnoha činností, která vyžaduje bezchybný, zodpovědný a koncentrovaný výkon je řízení motorového vozidla. Alkohol je u široké veřejnosti chápán jako běžný společenský jev, jako nástroj za pomoci něhož se zlepšuje nálada, pod vlivem alkoholu nastupuje uvolněnost, zvyšuje se sebevědomí apod. Alkohol za volantem je však rezolutně jevem velmi nežádoucím, negativním. Řidič pod vlivem alkoholu představuje pro sebe, ale i pro ostatní účastníky silničního provozu značné riziko.

Současná legislativa v České republice nepřipouští žádnou toleranci alkoholu u řidičů, tudíž na analyzátoru alkoholu v dechu se musí při silniční kontrole objevit nula. O tom, že řidič nesmí požití alkoholu během jízdy, nebo řídit vozidlo, nebo jet na zvířeti bezprostředně po požití alkoholu nebo v době, kdy by mohl být ještě pod jeho vlivem, rovněž, že se řidič musí na výzvu podrobit vyšetření, zda-li není ovlivněn alkoholem, se hovoří v zákoně č. **361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.**

Přestupek či přečin?

Přestupky v kontextu řízení pod vlivem alkoholu jsou zakotveny v zákoně č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích.

O přestupek se bude jednat v případech, kdy se řidič odmítne na výzvu policisty podrobit vyšetření, zdali není ovlivněn alkoholem (dechová zkouška, případně lékařské vyšetření spojené s odběrem žilní krve), takovému řidiči pak ve správním řízení hrozí pokuta od 25 – 50 tis. Kč a zákaz činnosti na 1 až 2 roky. Přestupkem je dále situace, kdy se řidič podrobí při silniční kontrole vyšetření na alkohol a výsledek je pozitivní s hodnotou do jedné promile. V takovém případě následuje pokuta od 2 500 do 20 tis. Kč a zákaz činnosti od 6 měsíců do 1 roku.

Přečiny související s alkoholem za volantem vymezuje zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník, ve znění zákona č. 306/2009 Sb.

O přečin se jedná v případech, jestliže bude řidič přistižen při řízení ve stavu vylučujícím způsobilost za což je považována hodnota 1 promile, za toto jednání hrozí až rok odnětí svobody nebo peněžitý trest či zákaz činnosti. Jestliže v tomto stavu způsobí dopravní nehodu nebo jinému způsobí ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku, nebo spáchá-li takový čin při výkonu zaměstnání (např. jako řidič hromadného prostředku), nebo jestliže byl za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn, může následovat trest odnětí svobody na 6 měsíců až 3 roky nebo zákaz činnosti.

V poslední době je často diskutovaným tématem prolomení nulové tolerance hladiny alkoholu při řízení vozidla. Předmětem diskuzí je skutečnost, že člověk může mít v sobě v mnoha případech přirozenou úroveň obsahu alkoholu (je to však zcela individuální), která není signálem jeho požití, ani sníženou způsobilostí k řízení vozidla. Obecně je za tuto hodnotu považováno a uplatňováno cca 0.2 promile a níže, tato hodnota je vyhodnocena jako „nula“. Je zřejmé, že tento faktor je potřeba zohlednit při měření obsahu alkoholu

v dechu, přičemž se však nejedná o toleranci „menší přio opilosti“, ale ohled na fyziologické parametry člověka.

Autor k této problematice z pohledu zkušeností za dobu služby u dopravní policie uvádí, že interní akt (metrologický postup) nařizuje v případech, kdy jsou u řidiče naměřeny hodnoty v rozmezí 0 promile až 0.24 promile, vyhodnotit tyto zkoušky jako negativní, důležité je však tvrzení řidiče, z kterého lze usoudit, že před jízdou nebo během jízdy žádný alkohol nepožil. V opačném případě policista věc oznámí na Odbor dopravy a silničního hospodářství, kde se rozhodne o případném trestu, či odložení věci. Z autorovi praxe lze konstatovat, že postupy správních orgánů jsou v tomto směru nejednotné a zcela individuální.

Komparativní exkurz s našimi sousedními státy

Slovensko – platí nulová tolerance alkoholu při řízení. Od 1. září 2011 vyšla v platnost novela zákona o silničním provozu s cílem snížit počet smrtelných nehod. Novinky se týkají právě alkoholu a drog za volantem. Řidiči pod vlivem alkoholu budou policisty posláni k psychiatrovi na přezkoumání zdravotní způsobilosti, které si řidič hradí sám. Zde se zjistí, zda-li řidič není na alkoholu závislý. V případě, že nikoliv, je poslán na vyšetření k dopravnímu psychologovi, v opačném případě mu je zakázáno řízení do doby, než je zbaven své závislosti na alkoholu. Stejně jako u nás se i na Slovensku do 1 promile jedná o přestupek, nad tuto hranici již o přečin. Zajímavostí je, že pokud bude řidič třikrát odsouzen za přečin ohrožení pod vlivem návykové látky, doživotně mu bude zakázáno řízení.

(www.auto.cz, 17. 12. 2011)

Německo – nulová tolerance alkoholu při řízení platí pro řidiče do 21 let, stejně tak i pro řidiče do dvou let od získání řidičského průkazu. Při porušení hrozí postih od 250 do 500 euro, dle okolností a závažnosti přestupku navíc může následovat přeškolení v autoškole přičemž se konají čtyři sezení po 135 minutách a rovněž jízdy v délce 30 minut. Ostatním řidičům je povoleno

0.3 promile. Řidič však nesmí způsobit dopravní nehodu nebo nesmí být zadržen při nebezpečné jízdě (např. kličkování po silnici, nerozsvícená světla za snížené viditelnosti), v těchto případech mu hrozí postih. Za dopravní nehodu je považován i nepatrný kontakt s jiným vozidlem na parkovišti.

(www.germany.cz, 17. 12. 2011)

Rakousko – zde platí při řízení motorových vozidel tolerance 0.5 promile. Jestliže řidič má při dechové zkoušce více než je tato hodnota, čeká ho pokuta v rozmezí od 200 do 6000 euro. V případě, že řidič neuposlechne výzvu policie podrobit se dechové zkoušce na alkohol, pak je toto odmítnutí automaticky považováno jako kdyby měl řidič v sobě více než 1.6 promile alkoholu. Policie je oprávněna při zjištění alkoholu u řidiče na místě zadržet řidičský průkaz, následuje povinné školení a výše uvedený finanční postih odstupňovaný podle toho v jakém stupni opilosti člověk řídil.

Jiné podmínky platí v Rakousku pro řidiče, kteří získali řidičské oprávnění dočasně a to již v 17 letech, nebo pro řidiče, kterým bylo podmíněně vráceno odebrané řidičské oprávnění, potažmo pro řidiče mladších než 20 let. Pro tuto skupinu řidičů platí nejvyšší možná hranice 0.1 promile.

(www.alkoholzabiji.cz, 17. 12. 2011)

2.6 Riziková skupina řidičů

Pro mladé majitele řidičských průkazů je charakteristické vysoké riziko účasti na dopravních nehodách. Hlavními faktory jsou zejména chybějící zkušenosti, podceňování rizika, přijetí reality vysokého rizika jako něco samozřejmého a neměnného, psychická nevypěstlost, přeceňování svých řídicích schopností, vysoká míra rizika tzn. mladí řidiči, především muži, řídí velmi často za zhoršených a nebezpečných podmínek (např. v noci o

víkendech), jejich životní styl, snaha udělat dojem před svými vrstevníky, soupeření s ostatními a bohužel často rovněž konzumace alkoholu.

(www.czrso, 17. 12. 2011)

Autor se od doby nástupu k dopravní policii až do současné doby setkal se stovkami neukázněných a nedisciplinovaných řidičů. Uvědomuje si, že do této skupiny lze zařadit zejména mladé řidiče, kteří představují pro sebe i pro ostatní účastníky silniční provozu značné nebezpečí. Domnívá se, že hlavními důvody nebezpečnosti této skupiny řidičů spočívají zejména v nedostatečné zkušenosti, v duševní nevyspělosti, v přeceňování řidičských schopností, do jisté míry je to dáno i jejich životním stylem, tzn. chtějí zkoušet nové věci, mají potřebu být ve skupině přátel, snaží se udělat dojem, v důsledku stresu mají omezené schopnosti reagovat na všechny podněty atd. V kombinaci s užíváním alkoholu, což je z autorových zkušeností u mladých řidičů velmi častý jev, je pak závažnost vzniklých situací ještě více umocněna. Pro doplnění autor uvádí, že v roce 2010 bylo v okrese Litoměřice přistiženo při řízení motorového vozidla 153 řidičů, z tohoto počtu bylo 79 řidičů mladších než 30 let. V roce 2011 přistihli dopravní policisté v okrese Litoměřice dokonce 184 řidičů pod vlivem alkoholu, přičemž mladších než 30 let bylo 95 řidičů.

Podle autorova názoru by situaci mohla zlepšit již prevence v rodině. Domnívá se, že rodiče by se měli zaměřit na smysluplné využití volného času u svých potomků, aby se věnovali koníčkům a zálibám již od dětství, výchovu směřovat k reálnému společenskému životu, před nástupem potomka do autoškoly se snažit dle dostupných referencí vybrat autoškolu co možná nejkvalitnější, při výběru se neřídít jen nižší cenou, mít zájem o průběh výcviku, zajímat se o průběh řidičské praxe svého potomka, řešit s ním kritické situace a problémy, neomlouvat jeho chybné chování v dopravě, v neposlední řadě by měl rodič pro svého potomka představovat jistý vzor, příklad.

Alkohol hraje při tragických dopravních nehodách velkou roli, dále je to nepřiměřená rychlost a nezkušenost. Jací tedy jsou řidiči, kteří způsobují dopravní nehody pod vlivem alkoholu. Podle rozboru dopravních nehod, které

zpracovalo ministerstvo vnitra v roce 2006 se v nejčastějších případech jedná o mladé muže ve věku od 20 do 25 let. Z rozboru je rovněž patrné, že pod vlivem alkoholu bourají nejčastěji absolventi učňovských oborů nebo střední školu. Naopak alkohol za volantem u vysokoškoláků a řidičů se základním vzděláním je méně obvyklý.

Podle statistik Policie České republiky je jednoznačně prokázáno, že z celkového počtu dopravních nehod pod vlivem alkoholu je 30% těch, u kterých jsou na vině řidiči s praxí do 2 let včetně, přičemž řidiči, kteří mají praxi do jednoho roku zavíní z tohoto počtu více než polovinu. Dopravní nehody u mladých řidičů s alkoholem v krvi jsou ve vzájemné spojitosti zejména s nebezpečnou, nepřiměřenou a rychlou jízdou, nejčastěji mimo obec a rovněž s nesprávným způsobem jízdy.

Podle zahraniční studie (např. SWOV, Nizozemí, 2007) lze celkem bezpochybně prokázat, že zvýšené riziko zavinit dopravní nehodu pod vlivem alkoholu se odvíjí od zvyšujícího se podílu alkoholu v krvi řidiče.

Světová zdravotnická organizace (WHO) uvádí zajímavé poznatky, že mladí řidiči, kteří mají 0.3 promile alkoholu vezoucí dva a více spolucestujících mají 34x větší šanci způsobit dopravní nehodu oproti řidičům ve věku nad 30 let, kteří mají nulovou hladinu alkoholu v krvi a jedoucí pouze s jedním spolujezdcem.

(www.aplikace.mvcr.cz, 28. 11. 2011)

„Mladí řidiči patří k nejhorším na celém světě, Česko není výjimečné, je to nezkušenost a neukázněnost mladíků. Velkou roli hraje i vzájemné hecování, čím jsou řidiči starší, tím méně mají na kontě dopravních nehod v opilosti“, říká psycholožka Vlasta Rehnová z Centra dopravního výzkumu. (www.idnes.cz, 18. 12. 2011)

Podle dopravního experta Jaroslava Hořína se u mladých řidičů sčítá s alkoholem v krvi i jejich styl jízdy. *„Mladí řidiči nemají dostatek zkušeností,*

jezdí příliš agresivně. Řada z nich má silná auta, která nedokážou zvládnout“, vysvětluje. *„Starší řidiči mají větší strach. O sebe i o svou rodinu“*, dodává Hořín. (www.idnes.cz, 18. 12. 2011)

Dopravní psycholožka Vlasta Rehnová dodává, že velkou roli může hrát u mladých řidičů i vliv party. *„Ve skupině se mladíci navzájem hecují. Jeden druhému může třeba říct, že je srab, když nechce řídit po jednom pivu. Jízda pak často skončí špatně.“* uvádí Rehnová. (www.idnes.cz, 18. 12. 2011)

„Mladí mají sklon si myslet, že jsou moudří, jako opilí si myslí, že jsou střízliví.“

(Philips Chesterfield)

Opilá řidička – výjimka

U žen – řidiček vychází statistika rovnoměrněji. Žádná věková skupina nevybočuje. Stejný počet nehod zavinyly jak dvacetileté opilé řidičky, tak ženy po čtyřicítce.

„Ženy jezdí obecně daleko opatrněji než muži. Nehod, které způsobí řidičky, je proto mnohem méně,“ uvádí zástupce šéfa pražské dopravní policie Jiří Dušek. (www.idnes.cz, 18. 12. 2011)

Autor by rád zmínil statistické údaje týkající se žen za volantem pod vlivem alkoholu. Z praxe a jeho zkušeností dopravního policisty může potvrdit slova Jiřího Duška. Jestliže se totiž poohlédneme dva roky nazpět, zjistíme, že v roce 2010 bylo v okrese Litoměřice přistiženo při řízení pod vlivem alkoholu celkem 153 řidičů, z tohoto počtu bylo jen 16 žen. V následujícím roce 2011 přistihli dopravní policisté při řízení již 184 podnapilých hříšníků, přičemž ženy v tomto celkovém počtu figurovaly jen 19 x.

3. Prevence a její možnosti – úloha PČR v této oblasti

Policie ČR jako taková má prioritní úkoly související se službou veřejnosti, ochraně bezpečnosti, osob a majetku, veřejného pořádku, předcházení trestné činnosti, plnění úkolů dle trestního řádu a řadu dalších úkolů na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti.

Způsoby a postupy, kterými jsou plněny jednotlivé úkoly v oblasti bezpečnosti silničního provozu a silniční dopravy využívá policie základní strategické metody, totiž metodu prevence a přesvědčování a metodu represe – donucování. Metoda prevence a přesvědčování představuje činnosti výchovně vzdělávacího, vysvětlujícího a dokumentačního charakteru působícího na účastníky silničního provozu, jejíž cílem je přesvědčení o potřebnosti, o nezbytnosti a správnosti postupů, které jsou uplatňovány z hlediska dopravně bezpečnostní činnosti policie. Metoda má přimět občany k dobrovolnému plnění povinností v dopravní oblasti, cílem je u občanů rovněž vytváření aktivního a pozitivního dopravního chování a právního vědomí ve snaze možné eliminace příčin, které vedou k protiprávnímu jednání a porušování povinností.

Formy realizace spočívají především v informování a vysvětlování (kontaktem dopravní policie s jinými státními i nestátními orgány), dále prostřednictvím výchovně vzdělávací činnosti (spočívá ve výchovném působení směrem k účastníkům silničního provozu s cílem zvýšit úroveň chování v dopravě v kontextu přítomnosti na integrované dopravní výchově – děti ve školách, řidiči, starší občané), v právní osvětě (cílem je vytváření, upevňování a prohlubování dopravně bezpečnostního povědomí a jednání všech účastníků v dopravě, informování a vysvětlováním zákonů a předpisů souvisejících s provozem na pozemních komunikacích). Závěrečnou formou jedné z metod prevence spočívá v předávání poznatků, zkušeností s potlačováním protispolečenského jednání a dopravní nehodovosti (řadíme sem zprávy a materiály pro vládu, parlament, ministerstvo vnitra, dopravy, školství, zdravotnictví, pro autokluby, autoškoly aj., v rámci nižší úrovně to

jsou podklady a návrhy řešení pro kraje a samosprávy města a obcí). U protiprávního jednání je prioritní zaměření na alkohol, jiné návykové látky a agresivní chování řidičů v dopravě.

(Filák, Macek, 2004, s.178, 179)

Dopravně bezpečnostní akce nebo opatření

Mezi další preventivní opatření můžeme zařadit dopravně bezpečnostní akce. Jsou organizovány s cílem pozitivně ovlivnit dopravně bezpečnostní situaci na určitém teritoriu při nasazení maximální počtu sil a prostředků. Dopravně bezpečnostní akce se organizují na území v působnosti krajského ředitelství policie, útvaru zřízených v rámci krajského ředitelství policie, územního odboru pro vnější službu krajského ředitelství policie nebo na celém území České republiky. Do těchto akcí se zařazuje co nejvyšší počet policistů služby dopravní policie a v případě potřeby i z ostatních útvarů nebo organizačních článků policie, pokud nebude narušeno plnění jejich hlavních úkolů. V souvislosti s alkoholem a návykovými látkami za volantem se provádí dopravně bezpečnostní akce „Y“, které se úzce specializují a zaměřují právě na tuto problematickou oblast.

Dle autorova názoru, tyto akce přináší pozitivní efekt, už jen samotná přítomnost policistů na pozemních komunikacích má vysoce preventivní charakter, mnoho řidičů je odrazeno od nekalého jednání v podobě alkoholu či drog za volantem.

3.1 Projekty a kampaně v souvislosti s bojem proti alkoholu za volantem

V létě v roce 2010 Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Českou televizí a Policií ČR natočilo šestidílný seriál Přežiješ mládí, který mohli diváci ještě tentýž rok shlédnout na svých televizních obrazovkách. Jedná se o pořad

o bezpečnosti silničního provozu, dle autorova názoru není jen nudným poučováním. Brilantním způsobem jsou vystihnuty aktuální a běžně podceňované problémy v dopravě, scénky jsou vysoce autentické, jsou zde použity rozhovory s odborníky na dané téma atd. Divák je doslova vtažen do děje, scénář seriálu ho nenásilným způsobem přiměje k přemýšlení nad aktuální dopravní problematikou. Jak už je z názvu patrné, pořad je určen především pro mladé lidi, avšak může být zajímavý, přínosný a poučný i pro starší ročníky a další širokou veřejnost.

Autor by zde rád na případové studii poukázal a blíže popsal jeden z šesti dílů nesoucí název *Démon*. Děj se odehrává v jedné zahradní restauraci, kde si tři mladí kamarádi povídají, popíjí pivo. Na tom by ještě nebylo nic tak špatného, kdyby se ovšem jeden z nich po hodině nezvedl ze židle a neusedl za volant s odůvodněním, že musí jet za přítelkyní. Po pár minutách, říká se „jako na potvoru“ je zastaven dopravní hlídkou PČR a při dechových zkouškách má tento řidič více jak 0.8 promile. V tomto případě se nikomu nic nestalo, řidič na místě zanechal vozidlo, policisté mu zadrželi řidičský průkaz, po několika týdnech dostal zákaz řízení motorových vozidel. Bohužel se však nepoučil z vlastní chyby a zanedlouho opět řídil vozidlo a to i přesto, že mu byl ve správním řízení udělen zákaz řízení motorového vozidla. Na výzvy policie k zastavení však nereagoval a před hlídkou začal zběsile ujíždět. Při tomto srazil protijedoucího cyklistu, který na následky vážného poranění hlavy v nemocnici zemřel. Policisté mladíka nakonec dopadli, dechová zkouška byla opět pozitivní. Pachatele tak čeká obvinění z několika přečinů a život s černým svědomím.

Mladí řidiči uvidí mrtvé vrstevníky, policie jim chce předvést realitu

Krajské ředitelství policie Pardubického kraje – Odbor služby dopravní policie v letošním roce připravuje kampaň, jejíž smyslem je ukázat lidem skutečné odstrašující dopravní nehody, které mají především preventivní charakter. Kampaň bude probíhat formou přednášek, jejíž obsah bude směřovat k alkoholu za volantem, nepřiměřené rychlosti, nebezpečnému předjíždění. U

každé nehody ve videoprezentaci bude stručný popis, za jakých okolností se stala. Dále budou následovat fotografie, v první řadě ty, které dává policie k dispozici médiím. Poté se místo např. rozstříhaného vozidla zobrazí situace nedlouho po nehodě.

Policisté budou navštěvovat autoškoly, střední školy a učiliště. Jejich kroky povedou ze začátku na školy, kde žáci často získávají řidičský průkaz v rámci studia. Policisté se tedy zaměří na věkovou skupinu patnáct až devatenáct let, na řidiče malých motocyklů až po čerstvé řidiče vozidel.

Jak vysvětluje jeden z tvůrců kampaně Roman Fetík (bývalý vyšetřovatel dopravních nehod): „*Chceme ukázat realitu, aby si posluchači představili, že tam, kde leží oběti nehod, mohou ležet oni sami nebo jejich spolujezdec. A když způsobí takovou nehodu, ponesou si to celý život*“. Podle Fetíka se bude hovořit především o příčinách a následcích, nikoliv o dopravních předpisech, to mají na starosti autoškoly. (www.idnes.cz, 18. 12. 2011)

Debaty nestačily

Důvodem proč pásmo fotografií vzniklo je to, že v roce 2010 byly dvě pětiny zemřelých v pardubickém regionu ve věku 15 až 30 let. Ve většině případů to byli právě řidiči motorových vozidel. Bohužel besedovat s nimi nebylo k ničemu platné, i když preventivních programů, které byly založeny na dialogu už policie vyzkoušela mnoho. Krajská policejní mluvčí pardubického kraje Eva Maturová vysvětluje: „z minulých zkušeností víme, že dnes si mladí lidé nepřipouštějí, že by se jim něco takového mohlo stát, ale skutečnost je jiná. A o tom je mají fotografie společně se statickými čísly přesvědčit“. (www.idnes.cz, 18. 12. 2011)

Dodržování pravidel vás nic nestojí, jejich porušení ano

Jako další dle autorova názoru přínosný preventivní prvek týkající se dopravní problematiky je sestavení brožury, kterou vytvořil v roce 2008 por.

Ladislav Beránek z Obvodního ředitelství Policie ČR v Praze 2 ve spolupráci s odbornými a technickými poradci. V brožuře se čtenáři resp. řidiči měli možnost seznámit z celou řadou změn v oblasti preventivních opatření ze strany policie, kdy represivní činnost je prvkem sekundárním. Brožura je psána srozumitelnou formou, obsahuje náležitosti bodového systému, rozpis sankcí za přestupky, kauce za přestupky, je zde analyzován alkohol v dopravě, nové pravomoci republikové policie a především městské a další praktické informace.

(www.mvcr.cz, 19. 12. 2011)

Projekt The Action

Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Besipem se tímto projektem inspirovalo v Nizozemí, odkud projekt pochází a kde již několik let zdařile preventivně působí na mladé a začínající řidiče. Do České republiky se dostal v roce 2004. Poté byl upraven a rozšířen tak, aby co nejlépe oslovil české mladé lidi a přinesl pozitivní efekt.

The Action můžeme zařadit mezi emotivní, preventivní projekt, který je určen v první řadě pro mladé a začínající řidiče. Projekt si vytyčil cíl v prevenci užívání alkoholu či drog před řízením motorových vozidel nebo během řízení, především v souvislosti s předchozí přítomnosti mladých na diskotékách nebo v nočních klubech. Projekt se snaží dále upozornit a bojovat s rychlou a nezodpovědnou jízdou, používání bezpečnostních pásů. Prostřednictvím moderních multimediálních prostředků a situačních zvrátů je divák vysoce emočně zasažen, vtažen do děje odehrávající se v průběhu tragické dopravní nehody, ale rovněž i po ní. Divák se tak dále seznámí s možnými trvalými zdravotními problémy, které účastníky dopravní nehody provází až do konce života. Při představeních figurují a setkávají se zástupci integrovaného záchranného systému (hasiči, policie ČR, záchranná služba), kteří jsou přítomni na místě dopravních nehod a likvidují jejich následky. Samotné představení trvá cca 60 minut, je bezplatné a jsou organizovány

zejména pro studenty středních škol a rovněž pro žáky 9. tříd na základních školách.

(www.domluvme-se.cz, 19. 12. 2011)

Doporučení mezinárodních orgánů a institucí a mezinárodních dokumentů k alkoholu za volantem

Doporučení Světové zdravotnické organizace (WHO), World Report on Road Traffic Injury Prevention, doporučení č. 5:

„Stanovit, kontrolovat a postihovat alkohol v krvi řidiče v rámci namátkových kontrol a na speciálních kontrolních stanovištích“.(www.ibesip.cz, 15. 12. 2011)

Doporučení Evropské komise ze dne 6. dubna 2004 k bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích – 2004/345/EC

V tomto dokumentu Evropská komise doporučuje členským státům, aby byly zajištěny kontroly požití alkoholu řidičem, přičemž prostředky, které se používají při těchto kontrolách budou sloužit jako důkaz při pozdějším šetření. Dále obsahuje doporučení, aby byly prováděny nejméně 3x v roce kontroly s délkou trvání minimálně 2 týdny. Kontroly zaměřit především na alkohol za volantem, používání bezpečnostních pásů, nepřiměřenou rychlost.

Evropský akční plán bezpečnosti silničního provozu do roku 2010 – Alkohol za volantem

V souvislosti se vzdělávacími a výchovnými kampaněmi Evropská unie podobně jako v letech 2001 a 2002 zaměřila pozornost na rozšíření belgického programu „Bob“ nebo programu „Designated Driver“, které měly za cíl

zvýšení pozornosti v kontextu s následky a důsledky nedodržování pravidel silničního provozu.

Sjednocená resoluce o silničním provozu OSN (RE 1) ve znění materiálu ECE/TRANS/WP1/2005/15Rev.3 – Řízení pod vlivem alkoholu

Některá doporučení týkající se alkoholu za volantem obsahují zejména to, aby vlády dovolily policistům používání pasivních senzorů na zjišťování alkoholu v dechu u řidičů a tak zvýšit možnost zjistit tento negativní jev při běžných namátkových silničních kontrolách. Přitom by to měly být taková zařízení, jejichž výsledky testu lze použít jako důkazní materiál. V kontextu policejních kontrol a postihů je cílem to, aby policie prováděla pravidelné kontroly přičemž policisté by měli být vybaveni odpovídající technikou a rovněž by měli mít k dispozici vybudované zvláštní kontrolní body. Dále by se vlády měly zaměřit a provádět kampaně, které informují o kontrolách alkoholu za volantem, tímto by se měla zvýšit účinnost a efektivnost policejních kontrol. Další z klíčových bodů resoluce je doporučení týkající se školení policistů zaměřených na odpovídajících postupech v prevenci, odstrašení a zjišťování řidičů před jízdou pod vlivem alkoholu. Dalším cílem je zkvalitnit u policistů znalosti zákonů v souvislosti s alkoholem za volantem, aby policisté jednali s podnapilým řidičem v souladu se zákonem.

Informování veřejnosti a výchova je další z důležitých sekcí resoluce. Jednotlivým vládám je doporučováno provádění pravidelných odrazujících a informačních kampaní, jejichž cílem je upozornit veřejnost na důsledky konzumace alkoholu v kontextu s řízením vozidla a rovněž poskytnout veřejnosti informace o aktuální právní úpravě týkající se alkoholu za volantem, o sankcích, o efektivních opatřeních v oblasti prevence. S cílem dosažení generálního odrazujícího efektu je zde vládám také doporučeno pravidelné publikování informací o policejních aktivitách v boji s alkoholem za volantem.

(www.besip.cz, 15. 12. 2011)

3.2 Preventivně informační skupiny Policie České republiky

Ministerstvo vnitra si v oblasti prevence kriminality vytyčilo na následující období cíl konstituovat preventivně informační skupiny Policie ČR (PIS). Jde o vznik nových pracovišť Policie ČR fungujících při okresních, městských či obvodních ředitelstvích. Tyto skupiny by měly komunikovat a spolupracovat s místními orgány a institucemi, médií a veřejností. Cílem podávat informace týkajících se plánování preventivních opatření, snažit se integrovat Polici ČR do preventivních aktivit měst, propagovat práci Policie ČR, poskytovat informace veřejnosti o variantách a možnostech ochrany před trestnou činností a rovněž dopravní nehodovostí.

(www.mvcr.cz, 28. 11. 2011)

Preventivně informační služba se zabývá i velice důležitou činností v oblasti primární prevence. Pracovníci skupin navštěvují školy, pořádají pro děti preventivní přednášky zaměřené na eliminaci sociálně patologických jevů ve společnosti, obsahem jsou tedy témata týkající se drogové a alkoholové problematiky, šikana apod. Podle návrhů škol lze pořádát debaty nad aktuálními a konkrétními problémy, se kterými přijdou žáci ve škole do styku. Nemálo času je věnováno rovněž prevenci v dopravě, pracovníci preventivně informační skupiny ve spolupráci s dopravní policií probírají ve školách pravidla silničního provozu, prostřednictvím moderní multimediální technologie seznamují žáky s různými zajímavostmi v kontextu silniční dopravy, snaží se u nich vytvořit povědomí týkající se silničního provozu. Další dopravně preventivní činnosti, které se specializují na kontrolu alkoholu za volantem jsou dobře známé projekty např. „Jezdíme s úsměvem“, Jablko – citron“.

(www.aplikace.mvcr.cz, 28. 11. 2011)

Z autorova osobního hlediska je preventivně informační služba nesmírně důležitá složka Policie ČR, neboť se snaží o propagaci a informování

občanů o úspěšné práci policistů, čímž přispívá k lepší image policie, často pošramocenou různými excesy policistů, tím se ze strany občanů vůči policistům zvyšuje důvěra. Samozřejmě to je jen část záslužné činnosti této složky. Budeme-li se zabývat dopravou, je nutné zdůraznit oblast primární prevence spočívající zejména v dopravní výchově probíhající převážně na školách. Autor v této výchově spatřuje obrovské pozitivum a přínos, neboť je důležité, aby se v dětech již v ranném věku pěstovalo dopravní povědomí, formovalo se u nich i mravní vědomí a jednání ve smyslu morální a právní odpovědnosti k ostatním účastníkům v silničním provozu i k sobě samému tzn. ohleduplnost, zdvořilost, přesnost, rozhodnost, vztah k hodnotám atd. Je potřeba si uvědomit, že ony jednou budou zastávat roli řidiče motorového vozidla. Autor se domnívá, že tímto vzděláváním a informováním dochází k působení na racionální a emocionální stránku člověka s pozitivním přínosem v kontextu správného chování a postojů. Jako konkrétní příklad lze uvést fakt, že v budoucnu je pak pro takto zformovaného člověka naprosto přirozené a automatické, že nebude řídit motorové vozidlo pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek.

3.3 Efektivnost povinných dechových zkoušek

Od 1. ledna 2010 nařídil bývalý policejní prezident Oldřich Martinů interním předpisem provádět u řidičů povinné dechové zkoušky na alkohol. Do konce roku 2009 policisté prováděli zkoušku na alkohol jen v případě, zda-li nabyli podezření, že řidič je pod vlivem alkoholu, nebo jestliže v daný moment probíhala speciální akce zaměřená na alkohol za volantem. Policie tak reaguje na vývoj v problematice alkoholu za volantem, chce na řidiče působit daleko více preventivně, cílem je rovněž provádění více kontrol zaměřených právě na alkohol za volantem. Průběžně v roce 2010 bylo dokoupeno dalších asi 500 certifikovaných přístrojů Dräger, které mají zefektivnit a zkvalitnit silniční kontroly a výkon služby policistů.

Policie odůvodnila tento nový trend zcela jednoznačně. Oproti roku 2008 se v roce 2009 počet řidičů přistižených při řízení za volantem pod vlivem alkoholu takřka zdvojnásobil. U některých řidičů však měli policisté problémy alkohol odhalit, na řidičích to nebylo na první pohled patrné.

(www.rozhlas.cz, 28. 11. 2011)

Ředitel dopravní policie Leoš Tržil vysvětluje: „Z tohoto důvodu chceme zvýšit počet kontrol a nepostupovat jako doposud, kdy se prováděla dechová zkouška až v případech, když měl policista podezření. Každý člověk má jiný metabolismus a jinak se chová pod vlivem alkoholu a může se stát, že řidič, který nebudí podezření, může o 200 metrů dál způsobit vážnou dopravní nehodu. Následně po provedení dechové zkoušky se zjistí, že má v krvi přes půl promile alkoholu.“ Dále uvádí: „Provedení dechové zkoušky trvá opravdu krátce, takže tím nikoho zdržovat nebudeme. Nám se jedná spíš o to, že u řady dopravních nehod, kde je přítomen alkohol.“ (www.rozhlas.cz, 28. 11. 2011)

Povinné dechové zkoušky se neshledaly jen s kladným ohlasem, nevoli vzbudil např. u Autoklubu ČR, u kterého jsou dechové zkoušky považovány jako nepřiměřené. Autoklub to zdůvodňuje tím, že policisté budou přistupovat ke všem řidičům jako k podezřelým a že nárůst počtu nehod nebyl způsoben jen alkoholem za volantem, nýbrž i nepřiměřenou rychlostí, nedáním přednosti v jízdě.

Senátor Vladimír Dryml (ČSSD) z důvodu zavedení povinných dechových zkoušek podal dokonce na ředitele dopravní policie Leoše Tržila trestní oznámení, Dryml uvádí: „Považuji chování policie za šikanu a návrat jejich činnosti před rok 1989. Jde o zásah do osobních práv občanů.“ Povinné dechové zkoušky odsoudil i právník Václav Vlček, který uvádí: „Testování všech je porušení zákona. Policie může testovat řidiče, jen má-li podezření, že jsou pod vlivem alkoholu.“ (www.silnice-zeleznice.cz, 28. 11. 2011)

Z autorova pohledu dopravního policisty, kterého problematika alkoholu za volantem velice zajímá, se ztotožňuje s názorem ředitele dopravní

policie Leošem Tržilem. Autor považuje tento krok za velmi přínosný s výrazným preventivním charakterem. Z devítileté policejní praxe usuzuje to, že do konce roku 2009 se řada řidičů pod vlivem alkoholu spoléhala a doufala, že ačkoliv je zastaví policejní hlídka, nemusí na nich policisté ovlivnění alkoholem poznat, nebude tudíž provedena dechová zkouška a oni tak vyvážnou zcela beztrestně. Říká se, že s jídlem roste chuť. Je pak velká pravděpodobnost, že tito řidiči pojedou pod vlivem alkoholu i příště. Lze tedy potvrdit slova pana Tržila, provedení dechové zkoušky trvá velice krátce a v žádném případě tím nejsou řidiči zdržováni nebo dokonce omezováni. Od doby zavedení povinných dechových zkoušek do současné doby se autor u řidičů až na některé výjimky s negativním ohlasem na adresu těchto zkoušek nesetkal. Ten, kdo má svědomí čisté, tomu tento úkon nečiní sebemenší problém.

Pro doplnění, důvod proč se autor řadí mezi zastánce povinných dechových zkoušek na alkohol je podložení údaji týkající se počtu řidičů přistižených při řízení vozidla pod vlivem alkoholu dopravními policisty v okrese Litoměřice za předchozí tři roky. Zatímco v roce 2009, to znamená ještě před platností povinných dechových zkoušek na alkohol, bylo přistiženo pod vlivem alkoholu 67 řidičů, z toho 8 řidičů mělo hodnotu do 0.5 promile, po zavedení povinných zkoušek od 1. ledna 2010 se počet přistižených řidičů v tomto roce zvýšil na 153, hladinu do 0.5 promile mělo 78 řidičů. V roce 2011 bylo přistiženo při řízení pod vlivem alkoholu dokonce 184 řidičů, 93 z nich s hodnotou do 0.5 promile. Hodnotu do 0.5 promile alkoholu autor uvádí zcela záměrně. Z jeho služební praxe a zkušeností, které nabyl při výkonu služby u dopravní policie a rovněž po konzultaci s kolegy sdílející stejný názor, považuje tuto hodnotu u řidičů (kromě zcela výjimečných případů), za velice obtížně rozpoznatelnou. Z tohoto důvodu nemusela být u takto ovlivněného řidiče do konce roku 2009 dechová zkouška provedena a proto řidič nebyl sankcionován. Od 1.ledna 2010 k těmto situacím však docházet již nemůže, výše uvedené údaje naznačují, že povinné dechové zkoušky přinášejí pozitivní efekt.

Praktická část

4. Cíl a hypotéza výzkumu:

Cílem je objasnění problematiky možné prevence ze strany dopravního policisty v kontextu alkoholu za volantem, rovněž zjistit, jakou úlohu a roli zaujímají dopravní policisté v této oblasti.

Hlavní hypotéza: Více jak polovina dotazovaných bude vnímat úlohu a roli dopravního policisty v preventivních aktivitách v oblasti zneužívání alkoholu řidiči motorových vozidel jako nevýznamnou a nedostatečnou.

Autor při tvorbě hypotézy vycházel ze statistik Policie ČR o přehledu dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu. Zatímco v roce 2010 bylo evidováno 5015 dopravních nehod zaviněných alkoholem, z tohoto celkového počtu zavinili řidiči motorového vozidla 4271 dopravních nehod. V roce 2011 bylo evidováno celkem 5242 dopravních nehod zaviněných alkoholem, přičemž řidiči motorových vozidel jich z tohoto celkového počtu zavinili 4462. Je patrné, že dopravní nehodovost v kontextu alkoholu za volantem má tedy stoupající tendenci.

Dále vycházel z faktu, že z celkového počtu dopravních nehod pod vlivem alkoholu je 30% těch, u kterých jsou na vině řidiči s praxí do 2 let včetně, přičemž řidiči, kteří mají praxi do jednoho roku zaviní z tohoto počtu více než polovinu. Dopravní nehody u mladých řidičů s alkoholem v krvi jsou ve vzájemné spojitosti zejména s nebezpečnou, nepřiměřenou a rychlou jízdou, nejčastěji mimo obec a rovněž s nesprávným způsobem jízdy.

(www.aplikace.mvcr.cz, 28. 11. 2011)

„Mladí řidiči patří k nejhorším na celém světě, Česko není výjimečné, je to nezkušeností a neukázněností mladíků. Velkou roli hraje i vzájemné hecování, čím jsou řidiči starší, tím méně mají na kontě dopravních nehod

v opilosti“, říká psycholožka Vlasta Rehnová z Centra dopravního výzkumu. (www.idnes.cz, 18. 12. 2011)

4.1 Charakteristika výzkumného vzorku

Primárně bylo stanoveno kritérium služebního zařazení dotazovaných. Vzhledem k tomu, že šetřením mělo být zjištěno, jakou úlohu a roli zaujímá dopravní policista v prevenci proti alkoholu za volantem, bylo tedy k tomuto účelu vybráno pět policistů služebně zařazených na dopravním inspektorátu PČR v Litoměřicích u nichž je předpoklad, že jim tato oblast bude dobře známa a hovořit na dané téma jim nebude činit žádný problém (díky jejich znalostem týkající se dopravy, zkušenostem nabytých za dobu trvání služebního poměru atd.) Jelikož na výše uvedeném inspektorátu autor pracuje již 9 let, vybrané policisty velice dobře zná, vztahy mezi policisty jsou zde korektní, založeny na vzájemné důvěře. Pro účel šetření si autor záměrně zvolil policisty s různou délkou trvání ve služebním poměru u PČR, různého věku, rozdílných hodnotí a funkcí. Důvodem bylo zjištění, jaký pohled mají na výše uvedenou problematiku policisté na vedoucích pozicích, na druhé straně řadoví dopravní policisté, cílem bylo zajistit pestrost a různorodost názorů.

Tedy konkrétně, šetření v podobě strukturovaných rozhovorů bylo provedeno přímo s vedoucím Dopravního inspektorátu v Litoměřicích npor. Mgr. Jaromírem Galiou, jeho zástupcem npor. Mgr. Janem Ponrtem, dalším zástupcem pro problematiku a šetření dopravních nehod npor. Jiřím Kubíčkem. Zbylí vybraní policisté pprap. David Rubeš a pprap. Lukáš Vrbinský slouží na I.sk. Dopravního inspektorátu – dohled nad silničním provozem.

4.2 Metodologie výzkumu

Sestavení rozhovoru

Jako výzkumná metoda pro získání dat byla použita metoda strukturovaného rozhovoru, patřící mezi kvalitativní metody výzkumu. Rozhovory mají formální charakter, obsahují celkem 13 otázek, které jsou u všech pěti rozhovorů zcela identické, odpovědi jsou otevřené. Počáteční otázky jsou zaměřené na získání identifikačních údajů tzn. věk, jméno a příjmení, doba trvání služebního poměru u PČR, funkce, hodnost, místo současného pracoviště, dosažené vzdělání. Další část rozhovoru se zabývá oblastí alkoholu za volantem, jaký pohled mají respondenti na tento sociálně patologický jev, jakou úlohu a roli zaujímá dopravní policista v prevenci proti alkoholu za volantem, jaké jsou možnosti ze strany dopravní policie eliminovat alkohol za volantem. Se svolením respondentů jsou v rozhovorech použita jejich skutečná jména a příjmení. V úvodu bylo dotazovaným vysvětleno, jaký je cíl rozhovoru, k čemu je rozhovor využíván, co bude jeho výstupem, čeho se budou týkat otázky, jakých oblastí, proč jsou pro autora rozhovory důležité. Rozhovory jsou uvedeny v příloze B.

4.3 Průběh a realizace výzkumu

Výzkumu předcházelo sestavení a schválení rozhovoru. Poté následoval předvýzkum u dvou respondentů pro ověření srozumitelnosti rozhovorů. Po zhodnocení těchto dvou rozhovorů bylo dospěno k závěru, že otázky byly pro respondenty srozumitelné, proto otázky v rozhovoru nebyly dále upravovány. Výsledky předvýzkumu nebyly zahrnuty do šetření. Výzkum probíhal v prosinci 2011, rozhovory probíhaly na Dopravním inspektorátu PČR v Litoměřicích bez přítomnosti dalších osob. Otázky byly pokládány podle scénáře rozhovoru, získané odpovědi byly ihned přepisovány do elektronické

podoby z důvodu možné korekce chyb a zajištění správné interpretace. Délka rozhovorů trvala v průměru kolem jedné hodiny.

4.4 Zpracování dat výzkumu

Níže autor rozebírá jednotlivé odpovědi na otázky a rovněž poskytuje vlastní reflexi na danou problematiku, tedy, srovnáním zpětné vazby vlastních empirií, se lépe objasní a ověří hlavní hypotéza a stanovený problém metodické části.

Otázka.: Alkohol za volantem, jaký je váš pohled na tento sociálně patologický jev?

Z provedených rozhovorů vyplynulo, že všichni policisté považují tento fenomén za jeden z nejnebezpečnějších a negativních jevů vůbec. Všichni dotazovaní se shodují především v tom, že v důsledku alkoholu za volantem se stávají vážné dopravní nehody, přičemž oběťmi se stávají v mnoha případech nevinní lidé.

Jelikož byl autor od doby nástupu k dopravní policii přítomen u řady vážných dopravních nehod s fatálními následky, v nichž figuroval alkohol, osobně se ztotožňuje s pohledem na tento nežádoucí jev s vedoucím Dopravního inspektorátu npor. Mgr. Jaromírem Galiou, který uvedl k této problematice následující:

„Alkohol a řízení vozidla k sobě jednoznačně nepatří, to zcela bez debat. Kdo pije alkohol ať neřídí, bez tolerance, bez výjimky. U dopravní policie sloužím již 18 let, začínal jsem jako řadový policista na I. sk. inspektorátu, což je dohled nad silničním provozem, poté jsem sloužil na skupině dopravních nehod, o několik let později jsem se stal vedoucím Dopravního inspektorátu. Od nástupu k policii až do současnosti jsem na vlastní oči viděl nespočet tragických dopravních nehod způsobené alkoholem

za volantem, kdy jsou v mnoha případech postiženi nevinní lidé. Jedna z mých povinností z pozice vedoucího je sdělování pozůstalým smutnou zprávu týkající se např. vážného zranění či dokonce smrti některého z členů rodiny. Jestliže se pak tito lidé dozvědí, že dopravní nehodu zavinil člověk, který byl silně podnapilý, navíc vyvázl zcela bez újmy, spatřuji v jejich očích strašnou beznaděj, hněv, úzkost, bolest. Jsem velice empatický člověk, otec dvou dětí, umím se vžít do této situace. I přes mou snahu jsou jakákoliv slova útěchu zbytečná, život blízkého člověka už vrátit bohužel nejde. Toto by si měli nezodpovědní a bezcharakterní řidiči uvědomit. Alkohol v souvislosti s řízením považuji za zločin“.

Otázka.: Co si myslíte, že by mohlo pomoci eliminovat počet řidičů pod vlivem alkoholu?

Z odpovědí je patrné, že všichni policisté v rozhovorech zmiňují to, že by se mělo efektivně působit a pracovat s mládeží, na školách by měla probíhat dopravní výchova, měly by být realizovány různé besedy, přednášky, ukázky s dopravní tematikou. Tomu přikládají velký význam. Pprap. David Rubeš z I. sk. inspektorátu v souvislosti s dopravní výchovou kriticky uvádí že: *„V tomto, bohužel, policie zaspala dobu. Nepracuje s mládeží anebo pokud ano, pracují s ní lidé, kteří nepracují v terénu a jsou součástí preventivně informační služby – PIS, nemají zkušenosti a znalosti z praxe a nejsou schopni přinést relevantní informace. Tyto práce by měly začínat u dětí a pokračovat u mladistvých, v současné době je hlavně kategorie mladistvých opomíjena, buď ze strachu či pocitu nemožnosti ji již ovlivnit.“*

Npor. Mgr. Jaromír Galia, zástupce inspektorátu Mgr. Jan Ponrt a pprap. David Rubeš se domnívají, že další možností jak eliminovat počet řidičů za volantem je přikročit k ještě přísnějším a tvrdším trestům než v současné době jsou, vedoucí inspektorátu navíc podotýká, že ten, kdo odmítne provést zkoušku na alkohol nebo bude přistižen s vysokou hladinou alkoholu při řízení, by měl být potrestán doživotním zákazem řízení motorových vozidel. Npor. Mgr. Jiří Kubíček v této oblasti spatřuje malou a

opožděnou vymahatelnost práva, dle jeho názoru by se měla vhodně upravit legislativa a soulad mezi trestním a přestupkovým řízením.

Vedoucí inspektorátu společně s npor. Mgr. Jiřím Kubíčkem se shodují v tom, že v médiích by se měly objevovat různé krátké seriály, kampaně a projekty s cílem „odstrašit“ ty, kteří by měli v úmyslu usednout v podnapilém stavu za volant. Lidé by měli vidět na vlastní oči, jaké fatální následky způsobuje alkohol v dopravě.

Z autorova pohledu velice zajímavě reaguje pprap. Lukáš Vrbinský z I. sk. inspektorátu, který k této problematice uvádí: *„Podle mého názoru se jedná o kořen problému ve vývoji civilizace, blíže v dnešních rodinách. Jde o to, že už se patrně trochu pozapomnělo, že rodina je základem státu a výchova probíhá často v rozpadlých či nekvalitních rodinách. Děti často nevidí vzor chování už ve svých rodičích a své názory si utváří ve škole mezi ostatními kamarády, nebo v partě. Žebříček hodnot se potom posouvá někam jinam a morální hodnoty také. To, co bylo dříve jasně negativním jevem se často v současnosti stává skoro hrdinstvím. Poukazují právě třeba na to, že jet podnapilý je u mladých často vlastně něco hrdinského a tento pseudohrdina se potom stává u svých vrstevníků určitou autoritou. Pokud doma viděl, že si třeba otec dá pivo po obědě a následně usedá za volant, vlastně mu to ani nepřijde jako něco nenormálního a považuje to za běžný jev. To znamená, dle mého názoru, mělo by se politicky začít už u podpory rodin a velmi hledět na kvalitu pedagogů. Toto by mělo být samozřejmě nastaveno tak, aby tato společnost nestrádala materiálně pokud normálně fungují a pracují a být učitelem by mělo být prestižním a váženým povoláním. Jistou formu prevence ze strany dopravní policie spatřuji v návštěvách policistů na školách, od škol základních po školy střední. Již od útlého věku by se u dětí mělo vytvářet dopravní povědomí prostřednictvím besed či přednášek. Byla by to jistá forma dopravní výchovy“.*

Podle autorova názoru jsou výše uvedené názory v podobě návrhů možné eliminace alkoholu za volantem zcela opodstatněné. Největší váhu v této oblasti přikládá dopravní výchově na základních a středních školách. Na

základních školách by se u dětí mělo vytvářet dopravní podvědomí spočívající ve znalostech správného a ukázněného chování dětí v silničním provozu, na dítě by se mělo působit s cílem vypěstovat u něj návyky dodržování etických norem chování vůbec, rovněž i chování v dopravě (chodec, cyklista). Na úrovni středních škol by pak dopravní výchova dle jeho názoru měla být úzce specializována a zaměřena na kvalitní znalost zákonů v dopravě, legislativu atd. ve smyslu apelovat na mládež, připravit je na jejich budoucí roli řidičů motorových vozidel, zabývat se a klást důraz především na nejnebezpečnější a nejrizikovější sociálně patologické jevy v dopravě, za které považuje alkohol a jiné návykové látky. Mládež se zde musí naučit zodpovědnosti a morálními hodnotám. Dopravní výchova by měla charakter přednášek, ukázek, besed atd., figurovali by v ní dopravní policisté. Jako velice efektivní autor sledává preventivní kampaň kolegů z Krajského ředitelství policie Pardubického kraje – Odbor služby dopravní policie, která se rozběhne v letošním roce. Prioritou této kampaně je ukázat lidem reálné odstrašující dopravní nehody. Kampaň bude probíhat formou přednášek, jejíž obsah bude směřovat k alkoholu za volantem, nepřiměřené rychlosti, nebezpečnému předjíždění. U každé nehody ve videoprezentaci bude stručný popis, za jakých okolností se stala. Dále budou následovat fotografie, v první řadě ty, které dává policie k dispozici médiím.

Otázka.: Jací řidiči patří dle vašeho názoru na našich silnicích k těm nejnebezpečnějším?

V této otázce se všichni policisté jednoznačně shodují a zařazují mezi nejnebezpečnější mladé řidiče. Pprap. Lukáš Vrbinský z I. sk. specifikuje tuto skupinu řidičů do 30 let věku, vedoucí inspektorátu Mgr. Jaromír Galia vymezuje tuto skupinu lidí věkem od 18 do 25 let. Tito dva policisté zmiňují rovněž seniory, přičemž Mgr. Jaromír Galia udává v této souvislosti věk nad 75 let, ovšem s ohledem na jejich zdravotní stav a kondici, dodává, že je to velmi individuální. Npor. Mgr. Jan Ponrt společně s npor. Mgr. Jiřím Kubíčkem a pprap. Davidem Rubešem uvádějí, že v případě mladých řidičů umocňuje nebezpečí jejich nezkušenost a krátká řidičská praxe. Npor. Mgr. Jan Ponrt,

pprap. Lukáš Vrbinský a pprap. David Rubeš dodávají, že k velmi rizikové skupině řidičů patří rovněž ti, kteří jsou pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek.

S těmito názory kolegů se autor plně ztotožňuje a souhlasí. Z devítileté služební praxe si je vědom toho, že mladí řidiči často překypují značným sebevědomím, v mnoha případech inklinují k agresivní a riskantní jízdě, přičemž nabývají dojmu, že jsou bezchybní a nemůže se jim nic stát. Bohužel tento jejich subjektivní dojem je zcela mylný. Krátká doba řidičské praxe, málo zkušeností, duševní nevypěstlost, snaha udělat dojem na ostatní atd. má mnohdy za následek dopravní nehody s tragickým koncem. V kombinaci s alkoholem je tato situace ještě daleko hrozivější. Pro dokreslení uvádí, že v roce 2010 bylo v okrese Litoměřice přistiženo při řízení motorového vozidla 153 řidičů pod vlivem alkoholu, z tohoto počtu bylo 79 řidičů mladších než 30 let. V roce 2011 přistihli dopravní policisté v okrese Litoměřice dokonce 184 řidičů pod vlivem alkoholu, přičemž mladších než 30 let bylo 95 řidičů. Za oba roky bylo těchto řidičů přistižených při řízení s alkoholem tedy více než polovina, což vypovídá o výše uvedených údajích. Autor by pro doplnění rád uvedl názor dopravního experta Jaroslava Hořína, který se domnívá, že se u mladých řidičů sčítá s alkoholem v krvi i jejich styl jízdy, říká: *„Mladí řidiči nemají dostatek zkušeností, jezdí příliš agresivně. Řada z nich má silná auta, která nedokážou zvládnout“*, vysvětluje. *„Starší řidiči mají větší strach. O sebe i o svou rodinu“*, dodal Hořín. (www.idnes.cz, 18. 11. 2011)

Otázka.: Jakou úlohu a roli zaujímá dopravní policista v prevenci proti alkoholu za volantem?

Velmi podobně a nepříliš optimisticky se k této problematice staví kolegové z I. sk. dopravního inspektorátu, kteří se domnívají, že dopravní policista v současné době zaujímá v této oblasti ne zcela váženou a dostačující úlohu. Pprap. Lukáš Vrbinský uvádí, že prevencí se zabývají speciální oddělení, která bohužel nemají mnoho zkušeností z praxe a samotní policisté

v součinnosti s nimi figurují maximálně 5x za rok na nějaké hromadné akci, což považuje za nedostatečné.

Je zajímavé, že dopravní policisté na vedoucích pozicích Dopravního inspektorátu vyslovují víceméně identické názory v této oblasti, které se vzájemně prolínají a doplňují.

Mgr. Jan Ponrt se domnívá, že nepochybně zcela zásadní a nesmírně důležitou, jelikož preventivní aktivity zaměřené na oblast alkoholu za volantem musí být na prvním místě před těmi represivními. Smyslem je tedy předcházet takovému negativnímu jednání ze strany řidičů. Dále uvedl, že prevenci v tomto ohledu tvoří zejména návštěvy dopravních policistů v kooperaci s preventivní informační službou na základních a středních školách, kde konají různé přednášky, besídky a prezentace pro děti a mládež. Na adresu mladých řidičů připomenul, že právě na tuto skupinu řidičů je třeba kvalitně a efektivně působit, jelikož způsobují většinu dopravních nehod pod vlivem alkoholu. Rovněž zmínil, že dopravní policie předává poznatky a zkušenosti o dopravní nehodovosti zapříčiněnou alkoholem, ty jsou v podobě zpráv a materiálů poskytovány do školství, pro některé nestátní organizace, např. autokluby, autoškoly aj. Na závěr zmínil povinné dechové zkoušky, v nichž spatřuje velké pozitivum v prevenci proti alkoholu za volantem.

Npor. Mgr. Jaromír Galia uvedl, že je jedním z garantů dodržování zákazu řízení vozidel řidiči pod vlivem alkoholu, může působit i jako „varovně vztyčený prst“. Dále uvedl, že dopravní policisté v této oblasti zaujímají velice významnou a zodpovědnou úlohu, přičemž jejich cílem je eliminace dopravní nehodovosti v důsledku tohoto negativního jevu. Kolega Galia zmínil rovněž výchovně vzdělávací činnost v podobě dopravní výchovy u dětí a mládeže (na základních a středních školách, přičemž na středních školách se dopravní policisté snaží efektivně působit na mládež, jenž se v blízké budoucnosti ocitne v roli řidičů a bude s největší pravděpodobností inklinovat k jízdě pod vlivem alkoholu. Dále označil za pozitivní i osvětové preventivní kampaně zveřejněné v médiích, kde figurují dopravní policisté. V tomto kontextu zmínil seriál

Přežiješ mládí. Kolega Galia ještě dodal, že zejména na mladé řidiče je potřeba apelovat především, důvodem je to, že právě oni jsou ve statistikách dopravních nehod v kontextu alkoholu za volantem uváděni nejvíce. Závěrem kladně hovořil o formě preventivní aktivity ze strany dopravní policie v oblasti alkoholu spočívající v provádění povinných dechových zkoušek.

Z autorova pohledu je zajímavý názor Mgr. Jiřího Kubíčka, s kterým se ztotožňuje, kolega Kubíček k této problematice uvedl: *„Dopravní policisté zauímají v této oblasti zcela zásadní postavení. Ti jsou s dopravou spojováni zejména, jejich znalosti a zkušenosti mají na dopravu velký vliv. Utvářejí preventivně výchovné a vzdělávací opatření směrem k účastníkům silničního provozu v rámci plošného i výběrového působení zaměřené na problémové skupiny účastníků silničního provozu. V oblasti prevence v souvislosti s alkoholem za volantem se snaží o to, aby se u řidičů prohlubovalo a upevňovalo právní vědomí, formou různých přednášek, ukázek, besed a diskuzí apelují na veřejnost (zejména na mládež ve školách) s cílem odradit je od tohoto protiprávního jednání a tím pozitivně ovlivnit stoupající tendenci dopravní nehodovosti, což považují za prioritní úkol a cíl dopravní policie. Je zřejmé, že právě mladí způsobují pod vlivem alkoholu nejvíce dopravních nehod, z tohoto důvodu je důležité s nimi kvalitně pracovat a efektivně na ně působit.*

Již samotná přítomnost dopravních policistů na pozemních komunikacích má preventivní charakter jejich činnosti. Za pozitivní krok a další významný preventivní prvek v oblasti alkoholu za volantem považují povinné dechové zkoušky při každé silniční kontrole, které dle mého názoru pomohou odhalit u řidičů i nižší hladinu alkoholu, policisty obtížněji rozpoznatelnou. V neposlední řadě považují za přínosný efekt v prevenci dopravně bezpečnostní akce zaměřené na alkohol za volantem“.

Otázka.: Co je pro vás motivací (jaká je vaše motivace) pro práci s lidmi – řidiči, kteří denně porušují zákon v dopravě tím, že řídí pod vlivem alkoholu?

Z provedených rozhovorů vyplynulo, že motivace pro práci s řidiči pod vlivem alkoholu je do jisté míry ovlivněna osobní rovinou policistů, tedy ani z pozice občana si nepřejí, aby k těmto excesům docházelo. Hnacím motorem potírat tento negativní jev spočívá v tom, že nikdo z nich si nechce, aby podnapilý řidič ohrožoval okolí nebo jejich blízké. Npor. Mgr. Jaromír Galia společně s npor. Mgr. Janem Ponrtem dodávají, že potírat alkohol za volantem patří mezi jednu z mnoha povinností policisty, npor. Galia zcela rezolutně odmítá alkohol v kontextu řízení motorového vozidla, motivaci eliminovat tento jev mu dodává nešťastný a bolestný výraz v očích pozůstalých, v případech, kdy jim oznamuje, že jim opilec vozidlem zabil člena rodiny. Mgr. Jiřího Kubíčka navíc motivuje fakt, že za dobu služby u dopravní policie zažil a vyšetřoval spoustu událostí spojených s alkoholem, které přinesly mnoho neštěstí a starostí.

Kriticky se k této oblasti vyjadřuje pprap. Lukáš Vrbinský, který k tomuto uvedl následující: *„Moje osobní motivace není příliš vysoká a je spíše zbytkem mého morálního kreditu. Je to jistě důsledek toho, že při současném systému odměňování a financování policie, není pracující policista schopen zajistit rodinu finančními prostředky, které by zajistily určitý standard, jako tomu byl dříve. Dále mně mrzí to, že za odhalený a zpracovaný přestupek jde sankce, často v řádech desítek tisíc korun do rozpočtu příslušného městského úřadu a policie se přitom potýká stále s finančními potížemi, které mají vliv na přímý výkon služby. Dále podpora vedoucích a nespravedlivý systém odměňování nepřispívá k motivaci. Samozřejmě i z pohledu občana mi alkohol v dopravě velmi vadí, zde právě působí můj výše uvedený morální zbytek, že mám snahu tento negativní jev v dopravě vyhledávat a postihovat“.*

Autor by rád k této problematice uvedl svůj osobní komentář. Za uplynulé tři roky v rámci resortu policie bohužel nezaznamenal mnoho pozitivních elementů, které by signalizovaly jistý vzestup a naději v lepší zítřky, spíše naopak. Nedostatek finančních prostředků, neustálé šetření, krácení platů policistů, špatně nastavený systém odměňování atd. se logicky musí odrazit v samotném výkonu služby, kdy toto rozhodně nepřispívá k větší

chuti do služby, motivace policistů pro odvádění práce na té nejkvalitnější úrovni má tedy zcela přirozeně spíše klesající tendenci. Nicméně i přes tyto negativa policista musí plnit úkoly a povinnosti, které z jeho pozice vyplývají. Práce dopravního policisty je velice rozmanitá a pestrá. Autor upřímně přiznává, že některé činnosti vykonává raději, jiné méně. Potírat alkohol za volantem je pro něj jedna z priorit, jejíž eliminaci považuje za velmi důležitou a přikládá ji značný význam. Nad přestupky s malou společenskou nebezpečností lze, jak se říká, přimhouřit oko, nikoliv však nad alkoholem za volantem. Motivaci nachází především v tom, že po odhalení podnapilého řidiče přichází na jeho vrub tvrdá sankce, která, jak doufá, bude pro většinu řidičů poučením do budoucna a takového negativního jednání se poté již vyvaruje. V neposlední řadě je pro autora motivací rovněž uspokojivý pocit z dobře odvedené práce a vědomí užitečnosti v podobě „očistění“ společnosti od těchto hříšníků.

Otázka.: Myslíte si, že počet dopravně bezpečnostních akcí jako jedna z možných forem prevence, zaměřených na alkohol za volantem je dostačující?

Stejným pohledem nahlíží na dopravně bezpečnostní akce policisté z I. sk. dopravního inspektorátu a npor. Mgr. Jiří Kubíček, kteří se shodují v tom, že počet akcí je dostatečný, podle kolegy Kubíčka by se ještě navíc mohly nepatrně navýšit. Jejich dostatečný počet policisté odůvodňují tím, že těchto akcí je desítky, jsou prováděny akce celorepublikové, krajské a rovněž akce na okresní úrovni.

Opačný názor vyslovil npor. Mgr. Jaromír Galia, který k této problematice uvádí: „*Někdy až zbytečně velký. Každá oblast v republice se potýká s různými problémy a většinou běžnou činností se zjistí víc, než hromadným opatřením. Nehledě na povinnosti policisty týkajících se povinných dechových zkoušek u řidičů*“. Téměř identický názor uvádí i jeho zástupce npor. Mgr. Jan Ponrt: „*Já si naopak nemyslím, že akce tohoto typu jsou potřeba v přehnaném počtu. Nač nahnat 1x týdně 10 policistů na jednu noční*

akci a pak další den nemít nikoho v práci. Důležité je, aby potencionální přestupce měl obavu, pokud už jej napadne usednout opilý za volant, že jej kdykoliv a kdekoliv mohou zastavit a zkontrolovat“.

Autor se v této problematice přiklání ke kolegům z I. sk. dopravního inspektorátu a k názoru Mgr. Jiřího Kubíčka. Je si potřeba uvědomit fakt, že dopravně bezpečnostní akce zaměřené na alkohol za volantem jsou organizovány s cílem pozitivně ovlivnit dopravně bezpečnostní situaci na určitém teritoriu a je při nich nasazen maximální počet sil a prostředků, silami se v tomto případě rozumí příslušníci dopravní policie. Dopravně bezpečnostních akcí zaměřených na alkohol za volantem je ročně prováděno několik desítek. Jsou to celostátní akce, krajské akce a rovněž akce, které provádějí jednotlivé dopravní inspektoráty. Podle autorova názoru je to pozitivní krok s výrazným preventivním charakterem, už jen samotná přítomnost policistů na silnicích působí odrazujícím efektem v protiprávním jednání. Není vůbec od věci, když jsou řidiči na dopravní akce upozorněni prostřednictvím médií, jestliže by to ku příkladu zachránilo jen jeden lidský život, pak to mělo smysl. Autor by rád reagoval na názor Mgr. Jana Ponrta. Je pravdou, že na dopravní akce je nasazena většina dopravních policistů, nikoliv však všichni. Zbylí policisté ve většině případů slouží následující den a v terénu jsou k dispozici rovněž příslušníci pořádkové služby policie. Z tohoto autor usuzuje, že výkon služby není v žádném případě ohrožen či znekválen.

Otázka.: Od 1. ledna 2010 vyšlo v platnost nařízení provádět i v rámci základní kontroly u každého řidiče, bez výjimky, povinnou dechovou zkoušku na alkohol. Jaký je váš názor na tyto zkoušky? Jaký efekt podle vašeho názoru přinesou?

Z provedených rozhovorů týkajících se oblasti povinných dechových zkoušek a jejich efektu, vyplynulo, že všichni policisté se víceméně shodují v tom, že tento krok byl správný s výrazným preventivním charakterem. Podle npor. Mgr. Jana Ponrta mají jednoznačně pozitivní efekt a došlo i ke snížení počtu dopravních nehod pod vlivem alkoholu, naopak se zvýšil počet hříšníků

zjištěných během kontrol, dále uvádí, že řidiči již dobře vědí, že pokud je policista zastaví, přijde na řadu dechová zkouška a tudíž již tolik nespolehají na náhodu. Oba policisté z I. sk. inspektorátu navíc uvádějí, že někdy se stává, že dechová zkouška na alkohol je pozitivní i u řidiče, u kterého by to absolutně nepředpokládali. Dále uvádějí, že hodnota alkoholu, kterou nejsou schopni na řidiči stoprocentně rozpoznat je cca do 0.5 promile. Do doby než se zavedly povinné dechové zkoušky na alkohol se prý mohlo stát, že tyto řidiče nepodrobovali dechovým zkouškám a tito pak v klidu beztréstně mohli pokračovat v jízdě. Od 1. ledna 2010 to už však není možné.

Npor. Mgr. Jaromír Galia k povinným dechovým zkouškám uvádí: *„Na jednu stranu to může působit preventivně, když řidič ví, že v případě dopravní kontroly bude podroben dechové zkoušce. Policisté nemusejí menší hodnoty alkoholu na řidiči rozpoznat, tento pak ještě v roce 2009 mohl vyvážnout zcela beztréstně, když u něj policisté dechovou zkoušku neprovedli. To se již v současné době nemůže stát, dechová zkouška přijde vždy. Na druhou stranu je policista svázán další povinností a nemá možnost se sám rozhodnout o průběhu kontroly. V celkovém měřítku je ale můj pohled na povinné dechové zkoušky pozitivní a domnívám se, že to byl krok správný“.*

Autorův osobní názor na zavedení povinných dechových zkoušek je zcela jednoznačně kladný a považuje ho jako přínosný se značným preventivním charakterem. Před zavedením zkoušek se řada řidičů pod vlivem alkoholu spolehala a doufala v to, že ačkoliv je zastaví policejní hlídka, nemusí na nich policisté ovlivnění alkoholem poznat, nebude tudíž provedena dechová zkouška a oni tak vyvážnou zcela beztréstně. To již od 1. ledna 2010 není možné, řidiči nemohou spoléhat na náhodu, dechová zkouška bude provedena při každé kontrole. Pro zajímavost uvádí některé údaje týkající se počtu řidičů přistižených při řízení vozidla pod vlivem alkoholu dopravními policisty v okrese Litoměřice za předchozí tři roky. Zatímco v roce 2009 bylo přistiženo pod vlivem alkoholu 67 řidičů, z toho 8 řidičů mělo hodnotu do 0.5 promile, po zavedení povinných zkoušek od 1. ledna 2010 se počet přistižených řidičů v tomto roce zvýšil na 153, hladinu do 0.5 promile mělo 78 řidičů. V roce 2011

bylo přistiženo při řízení pod vlivem alkoholu dokonce 184 řidičů, 93 z nich s hodnotou do 0.5 promile. Podle autorova názoru a rovněž i většiny jeho kolegů, hodnotu do 0.5 promile alkoholu u řidičů považuje (kromě zcela výjimečných případů) za velmi obtížně rozpoznatelnou. Z tohoto důvodu nemusela být u takto ovlivněného řidiče do konce roku 2009 dechová zkouška provedena a proto řidič nebyl sankcionován. Od roku 2010 roku k těmto situacím však docházet již nemůže, výše uvedené údaje naznačují, že povinné dechové zkoušky přinášejí pozitivní efekt.

Otázka.: Setkal jste se vy nebo některý z vašich kolegů s negativními ohlasy ze strany řidičů na adresu povinných dechových zkoušek?

Téměř shodně reagovali na tuto otázku Npor. Mgr. Jan Ponrt, Npor. Mgr. Jiří Kubíček a pprap. Lukáš Vrbinský. Tito policisté uvádějí, že se s negativními ohlasy ze strany řidičů v kontextu povinných dechových zkoušek, nesetkali. Kolega Ponrt dodává: „Když samozřejmě pominu osoby, které jsou pod vlivem alkoholu a snaží se jen řečmi vykroutit z této zákonem dané povinnosti.

Npor. Mgr. Jaromír Galia se s negativními ohlasy v případě povinných dechových zkoušek již setkal, bylo tomu především u řidičů, kteří následně zkoušku odmítli nebo jejich zkouška byly pozitivní. Pprap. David Rubeš zaznamenal negativní reakce ze strany řidičů již několikrát. Uvedl, že to bylo převážně ze strany starších řidičů, kteří dechovou zkoušku považují za ponižující.

Z autorových osobních zkušeností se od zavedení povinných dechových zkoušek víceméně nesetkal s negativními ohlasy na adresu těchto zkoušek. Většině řidičů několikavteřinové zdržení při silniční kontrole nevadí, dechové zkoušky vnímají jako samozřejmost, jako součást kontroly. Výjimkou byly kritické reakce u řidičů, kteří byli podnapilí a snažili se z dechové zkoušky vymanit.

5. Vyhodnocení výzkumu a doporučení

Autor se v rozhovorech s policisty záměrně dotazoval na preventivní aktivity ze strany dopravní policie v boji proti alkoholu za volantem.

K vyhodnocení hlavní hypotézy použil odpovědi policistů, kdy se dotazoval na problematiku dopravně bezpečnostní akce zaměřených na alkohol za volantem, jako na jednu z možných forem prevence a zda-li je jejich počet dostačující. Více jak polovina dotazovaných uvedla, že počet akcí je dostatečný, jelikož jsou prováděny akce celorepublikové, krajské a rovněž akce na okresní úrovni. Zbývající dva policisté identický názor nesdílí, jejich počet je prý někdy až příliš velký. Odůvodnili to tím, že každá oblast v republice se potýká s různými problémy a ve většině případech se běžnou činností odhalí víc, než hromadným opatřením, dalším důvodem dle jejich názoru je absence policistů v terénu následující den po bezpečnostní akci, kdy se této účastní většina policistů.

Autor se dále zabýval oblastí povinných dechových zkoušek na alkohol, dotazoval se policistů, jaký je jejich názor na tyto zkoušky a jaký efekt přinesou. V této problematice se všichni policisté víceméně shodli v tom, že tento krok byl správný s výrazným preventivním charakterem. Tyto výroky odůvodnili především tím, že řidiči již dobře vědí, že pokud je policista zastaví, přijde na řadu dechová zkouška a tudíž již tolik nespolehají na náhodu. Dále uvedli, že v některých situacích se stává, že dechová zkouška na alkohol je pozitivní i u řidiče, u kterého by to absolutně nepředpokládali. Policisté se shodli na tom, že obtížně rozpoznatelná hodnota je cca do 0.5 promile. Do doby než se zavedly povinné dechové zkoušky na alkohol se prý mohlo stát, že tyto řidiče nepodrobovali dechovým zkouškám a tito pak v klidu beztrestně mohli pokračovat v jízdě. Od 1. ledna 2010 to už však není možné.

Stěžejní a klíčovou oblastí pro vyhodnocení výzkumu se stala problematika úlohy a role dopravního policisty v prevenci proti alkoholu za

volantem. Autor se policistů dotazoval, jak vnímají tuto oblast, jakou úlohu a roli zaujímá dopravní policista v prevenci tohoto sociálně patologického jevu.

K této problematice se dva policisté vyjádřili téměř identicky a nepříliš optimisticky. Ti se domnívají, že dopravní policista v současné době zaujímá v této oblasti ne zcela váženou a dostačující úlohu. Důvodem jejich tvrzení je fakt, že prevencí se víceméně zabývají speciální oddělení, která bohužel nemají mnoho zkušeností z praxe a samotní dopravní policisté v součinnosti s nimi figurují maximálně 5x za rok na nějaké hromadné akci, což považují za nedostatečné.

Zajímavým zjištěním je, že dopravní policisté na vedoucích pozicích Dopravního inspektorátu PČR Litoměřice uvedli víceméně identické názory v této oblasti, tyto se vzájemně prolínají a doplňují.

Tedy, tito policisté se domnívají, že úloha a role dopravního policisty v této problematice je zcela nepochybně zásadní, nesmírně důležitá, významná, zodpovědná. Smyslem a cílem preventivních aktivit zaměřených na oblast alkoholu za volantem považují především eliminaci dopravní nehodovosti zapříčiněnou alkoholem. Předcházení musí být na prvním místě, represe až v pozadí. Policisté dále uvedli, že prevenci v tomto ohledu tvoří zejména návštěvy dopravních policistů v kooperaci s preventivní informační službou na základních a středních školách, kde konají různé přednášky, besídky a prezentace pro děti a mládež, což je vlastně výchovně vzdělávací činnost prostřednictvím dopravní výchovy. Na středních školách se dopravní policisté snaží efektivně působit na mládež, která se v blízké budoucnosti ocitne v roli řidičů a bude s největší pravděpodobností inklinovat k jízdě pod vlivem alkoholu. Dle jejich názoru, dopravní policisté utvářejí preventivně výchovné a vzdělávací opatření směrem k účastníkům silničního provozu v rámci plošného i výběrového působení zaměřené na problémové skupiny účastníků silničního provozu. Zde zmínili skupinu mladých řidičů, přičemž z jejich odpovědí vyplývá, že právě na tyto řidiče je potřeba se nejvíce soustředit, efektivně na ně působit a kvalitně s nimi pracovat. Tvrzení odůvodnili tím, že právě mladí lidé

figurují ve statistikách dopravní nehodovosti v kontextu alkoholu za volantem, nejvíce.

Policisté zmínili rovněž i to, že dopravní policie předává poznatky a zkušenosti o dopravní nehodovosti zapříčiněnou alkoholem, ty jsou v podobě zpráv a materiálů poskytovány do školství, pro některé nestátní organizace, např. autokluby, autoškoly aj. Za pozitivní prvek dále označili osvětové preventivní kampaně zveřejněné v médiích, v nichž figurují dopravní policisté. Policisté rovněž uváděli jako přínosný a efektivní prvek povinné dechové zkoušky na alkohol, v nichž spatřují významný preventivní prvek v této oblasti. V neposlední řadě se shodli na tom, že již samotná přítomnost dopravních policistů na pozemních komunikacích je významná a nepostradatelná.

Hlavní hypotézu tvořilo tvrzení, že více jak polovina dotazovaných bude vnímat úlohu a roli dopravního policisty v preventivních aktivitách v oblasti zneužívání alkoholu řidiči motorových vozidel jako nevýznamnou a nedostatečnou. Z výše provedeného zpracování dat ze strukturovaných rozhovorů s policisty z Dopravního inspektorátu PČR v Litoměřicích lze konstatovat, že **hypotéza nebyla potvrzena.**

Doporučení:

Ve vyhodnocení provedeného výzkumu můžeme najít do jisté míry uspokojení. Podle autorova názoru je alkohol za volantem společně s drogami jeden z nejnebezpečnějších negativních jevů v dopravě. Policie ČR, konkrétně Služba dopravní policie v řešení této problematiky využívá postupy a způsoby, kterými se snaží plnit úkoly spočívající v eliminování příčin vedoucí k porušování povinností, v užším slova smyslu tedy směřující k eliminaci dopravní nehodovosti patřící ke stěžejním úkolům dopravní policie. Využívá přitom základní strategické metody, totiž metodu prevence a přesvědčování, druhá metoda spočívá v represí resp. v donucování.

Autor z pohledu dopravního policisty vnímá jako nezbytně nutnou a nepostradatelnou právě metodu prevence obsahující konkrétní činnosti, jenž mají výchovný, vzdělávací, vysvětlující a dokumentační charakter. Občané mají být tímto nenásilným a dobrovolným způsobem přiměni k plnění povinností v dopravě, rovněž je snahou u nich vytvářet aktivní a pozitivní dopravní chování a právní povědomí.

Nejen z rozhovorů, ale i ze statistik dopravní nehodovosti a z tvrzení dopravních expertů vyplývá, že většinu dopravních nehod zapříčiněnou alkoholem způsobí mladí řidiči. Autor se proto domnívá, že primárním faktorem, jak zabránit tomuto negativnímu jevu je kvalitní výchovné působení na děti již v ranném věku, totiž v rodinách. Rodič musí být pro svého potomka vzorem, příkladem, měl by být iniciativní, upevňovat a budovat v dítěti morální a mravní hodnoty, snažit se vytvářet u svého dítěte vztah k těmto hodnotám atd. Autor je přesvědčen, že z takto kvalitních a užitečných základů bude dítě čerpat a profitovat po celý život. Jestliže autor uvede konkrétní příklad. Potomek, kterému byl rodiči vštěpován a vysvětlován negativní dopad alkoholu za volantem, navíc nikdy u svých rodičů neviděl pití alkoholu za volantem, neměl tedy negativní vzor, poté je velká pravděpodobnost, že tento jedinec se nikdy nedopustí řízení vozidla v podnapilém stavu.

Podle autora by se s touto rodinnou výchovou měla prolínat výchova dopravní realizována na základních a středních školách. Ta by měla obsahovat obecně dané působení na dítě, přičemž cílem je u něj vypěstovat návyky dodržování etických norem chování vůbec, později i chování v dopravě jako její pasivní i aktivní účastník, naučit ho bezpečnému chování v silničním provozu, formovat u něj mravní vědomí a právní odpovědnost k ostatním účastníkům silničního provozu (např. kázeň, zdvořilost, rozhodnost, přesnost atd.), aby pochopilo dopravu jako řízeného systému vymezeného zákony, pochopení funkce dopravní policie v provozu na pozemních komunikacích, pochopení příčin nesprávného chování a jednání řidičů, příčin dopravní nehodovosti, jejího morálního, materiálního, sociálního a právního důsledku atd. Je potřeba si uvědomit, že dopravní výchova je příprava dětí na jejich

budoucí roli motorových vozidel. Proto, podle autorova názoru je důležité, aby v dopravní výchově figurovali dopravní policisté, ve vzájemné kooperaci s preventivní informační skupinou, kteří mají v této oblasti odborné předpoklady. Takřka nezbytně nutná je při realizaci této výchovy korektní spolupráce mezi školami a policií. Jistou formou dopravní výchovy autor spatřuje i v každodenním styku dopravních policistů s účastníky silničního provozu i ve vzájemné spolupráci speciálně organizovaných osvětových, dopravně-výchovných akcích prováděné při silničních kontrolách. V neposlední řadě může být uplatňována i v masmédiích v podobě různých přednášek, debat, rozhovorů, kampaní, seriálů s dopravní tematikou atd.

Autor se rovněž kladně staví k provádění dopravně bezpečnostních akcí zaměřených na alkohol, spatřuje v nich důležitý preventivní prvek činnosti dopravní policie. Tyto akce jsou organizovány na celorepublikové, krajské i okresní úrovni, přičemž jejich počet je v řádu desítek. Autor se domnívá a doporučuje, že by se jejich počet mohl nepatrně navýšit.

Za dobu své služební činnosti u dopravní policie se autor neseťkal s distribucí kompaktních a přehledných informací řidičům, týkající se alkoholu za volantem. Pokusil se proto vytvořit informační brožuru s názvem „*Stop alkoholu za volantem*“, jedná se o metodicko-didaktickou pomůcku, která by mohla sloužit jako základní strategická metoda ze strany dopravní policie, totiž metoda prevence a přesvědčování. Brožura je svým obsahem zaměřena na boj proti alkoholu za volantem. Autor by si přál, aby v praxi sloužila k zamyšlení ze strany řidičů nad tímto negativním jevem a tím pomohla k eliminaci dopravní nehodovosti v důsledku alkoholu za volantem. Blíže kapitola 6. Informační brožura pro řidiče.

6. Informační brožura pro řidiče

Druhý bod praktické části spočívá ve vytvoření informační brožury pro řidiče nesoucí název „*Stop alkoholu za volantem*“. Jedná se o metodicko-didaktickou pomůcku, která by mohla sloužit jako základní strategická metoda ze strany dopravní policie, totiž metoda prevence a přesvědčování. Brožura je svým obsahem zaměřena na boj proti alkoholu za volantem, přičemž formy výše uvedené metody jsou zde zastoupeny zejména v podobě právní osvěty, výchovně vzdělávací činnosti, informování a vysvětlování, předávání poznatků a zkušeností s potlačováním protispoločenského jednání a dopravní nehodovosti. Brožura je rozdělena do pěti částí.

První část „*Alkohol za volantem*“ informuje řidiče o tom, co alkohol v kontextu řízení motorového vozidla způsobuje, jaký má vliv na řidiče, kolikrát se s přibývajícím množstvím vypitého alkoholu zvyšuje pravděpodobnost nehody atd.

Druhá část „*Současná legislativa v ČR, sankce a postihy v kontextu alkoholu za volantem*“ pojednává o současné legislativě, trestech, sankcích v souvislosti s řízením motorového vozidla pod vlivem alkoholu, řidiči v ní najdou informace o aktuálních postizích za toto protiprávní jednání.

Třetí část se nazývá „*Odbourávání alkoholu z těla*“. Obsahem této části jsou údaje a informace týkající se odbourávání alkoholu z těla, co urychluje a co naopak zpomaluje odbourávání alkoholu z těla, najdeme zde dva jednoduché příklady týkající se výpočtů rychlosti odbourávání alkoholu z těla, rovněž jsou zde uvedeny tabulky pro muže a ženy, které by mohly být pomocníkem či rádčem v případech, kdy si řidiči nejsou jistí, zda-li po požití určitého množství alkoholu, mohou usednout bez obav za volant.

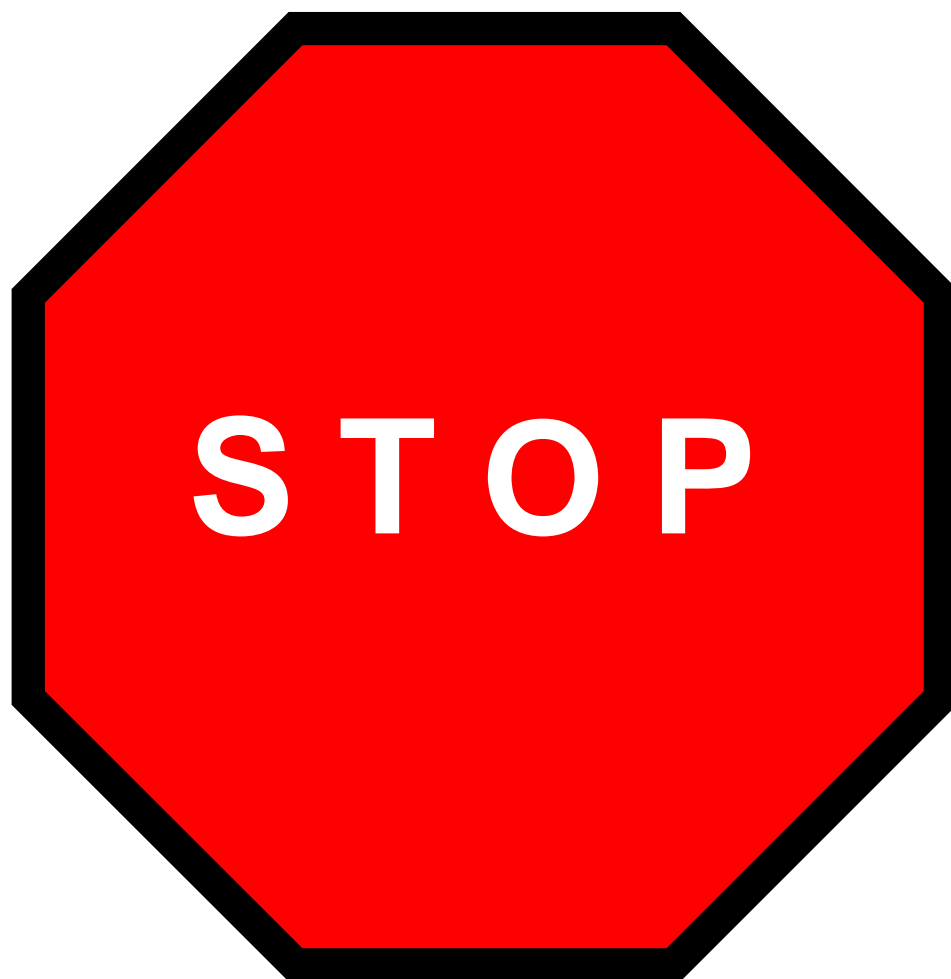
Čtvrtá část je pojmenována jako „*Dopravní nehodovost v důsledku alkoholu za volantem*“ obsahuje statistiky dopravních nehod způsobených alkoholem za volantem v roce 2011. Je zde uveden počet usmrcených a rovněž

těžce zraněných. Pro zajímavost je zde také uvedeno, kolik dopravních nehod pod vlivem alkoholu zaviní řidiči motorových vozidel, cyklisté a chodci.

Závěrečnou částí je „*Desatero v boji proti alkoholu za volantem*“, kde jsou uvedeny úderné a výstižné fráze resp. rady týkající se alkoholu za volantem, které jsou směřovány řidičům s cílem odradit je od tohoto negativního počínání.

V brožuře jsou naplněny formy prevence a přesvědčování, obsahující informování a vysvětlování, které spočívá v kontaktu dopravní policie s jednou z největších skupin účastníků silničního provozu – s řidiči, dále výchovně vzdělávací činnost v podobě výchovného působení na řidiče ve snaze dosáhnout u nich kvalitní úrovně dopravního chování, v další řadě je zde zastoupena právní osvěta směřující k vytváření a upevňování dopravně bezpečnostního povědomí v podobě informací o současné legislativě v kontextu alkoholu za volantem. Poslední formou je předávání poznatků a zkušeností s cílem potlačit protispolečenské jednání a nehodovost v dopravě.

Autor si představuje, že v praxi by brožuru mohli dopravní policisté distribuovat řidičům v rámci silničních kontrol.



alkoholi ja vaikkam

I. Alkohol za volantem

Víte, že alkohol za volantem...

♦ opilý řidič nabývá dojmu, že je lepší řidič než ve skutečnosti je

♦ opilý řidič špatně odhaduje rychlost, vzdálenost, schopnost rozeznávat pohybující se světla

♦ extrémně zpomaluje motorické a smyslové reakce

♦ opilý řidič ztrácí přirozené zábrany

♦ opilý řidič podceňuje rizika, nedokáže kriticky zhodnotit vzniklé situace

♦ se zvýšeným množstvím alkoholu v krvi u řidiče nastává tunelový efekt, který je obdobný jako při jízdě vysokou rychlostí (snižuje se zorné pole řidiče)

Pro příklad:

- ♦ střízlivý řidič vnímá celý prostor
- ♦ řidič s 0.8 promile již jen $\frac{3}{4}$ prostoru
- ♦ řidič s 1.8 promile dokonce jen necelou $\frac{1}{3}$ prostoru

Z tohoto logicky vyplývá, že...

Podnapilý řidič pojedie rychlostí, agresivním tendenci k velmi předjíždění, nebude značení, bude mít horší barvy na světelné přehlédne osoby na



nepřiměřenou a vysokou rychlostí, bude mít nebezpečnému respektovat dopravní schopnost rozeznávat signalizaci (semaforech), přechodu pro chodce,

neodhadne vzdálenost vozidla stojícího před ním atd. Tento výčet lze nazvat jako absolutní ignoraci směřovanou k ostatním účastníkům silničního provozu a porušování veškerých zákonných ustanovení.

!POZOR!

Pravděpodobnost nehody je při hladině alkoholu:

- ➡ od 0.3 do 0.9 promile: 7x větší
- ➡ nad 1.0 do 1.4 promile: 14x větší
- ➡ nad 1.5 promile: 128x větší

Pozor také na....

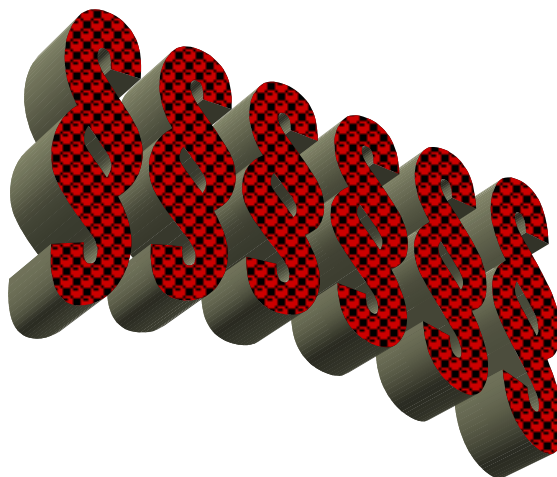
Kocovina (etanol už z krve řidiče vymizel) - Hrozí zde vyšší riziko spánku, může se vyskytnout nevolnost, řidič může mít různé tělesné, ale i duševní obtíže, které odvádějí jeho pozornost. U řidiče může nastat i krátkodobá ztráta vědomí v důsledku hypoglykémie (pokles krevního cukru).

II. Současná legislativa v ČR, sankce a postihy v kontextu alkoholu za volantem

Současná republika i přes některé debaty nepřipouští alkoholu u řidičů, tudíž v dechu se musí při nula promile. O tom, že během jízdy, nebo řídit zvířeti bezprostředně po v době, kdy by mohl být ještě pod jeho vlivem, rovněž, že se řidič musí na výzvu podrobit vyšetření, zda-li není ovlivněn alkoholem, se hovoří v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.



legislativa v České vášnivé diskuze či žádnou toleranci na analyzátoru alkoholu silniční kontrole objevit řidič nesmí požit alkohol vozidlo, nebo jet na požití alkoholu nebo



Přestupek či přečin?

O přestupek se bude jednat jestliže...

- ✦ se odmítnete na výzvu policisty podrobit vyšetření, zda-li nejste ovlivněn/a alkoholem (dechová zkouška, případně lékařské vyšetření spojené s odběrem žilní krve), poté vám ve správním řízení hrozí pokuta od 25 – 50 tis. Kč a zákaz činnosti na 1 až 2 roky.
- ✦ se podrobíte při silniční kontrole vyšetření na alkohol a výsledek bude pozitivní s hodnotou do jedné promile. V takovém případě následuje pokuta od 2 500 do 20 tis. Kč a zákaz činnosti od 6 měsíců do 1 roku.



O přečin se bude jednat jestliže...

- ✦ budete přistižen/a při řízení ve stavu vylučujícím způsobilost za což je považována hodnota 1 promile, za toto jednání hrozí až rok odnětí svobody nebo peněžitý trest či zákaz činnosti. Jestliže v tomto stavu způsobíte dopravní nehodu nebo jinému způsobíte ublížení na zdraví nebo větší škodu na cizím majetku, nebo spácháte-li takový čin při výkonu zaměstnání (např. jako řidič hromadného prostředku), nebo jestliže jste byl/a za takový čin v posledních dvou letech odsouzen nebo z výkonu trestu odnětí svobody uloženého za takový čin propuštěn, může následovat trest odnětí svobody na 6 měsíců až 3 roky nebo zákaz činnosti.

III. Odbourávání alkoholu z těla

Ptáte se sami můžete řídit vozidlo, na oslavě, posezení vypili určité množství jste již veškerý alkohol mohly následující tabulky:



sebe, za jak dlouho jestliže jste byli např. s přáteli, kde jste alkoholu? Odbourali z těla? Pomoci by Vám údaje, příklady a

Rychlost s jakou se alkohol v těle odbourává je např. 0.085 g u žen a až 0.1 g u mužů alkoholu na 1 kg tělesné hmotnosti za 1 hodinu. Doba vstřebávání alkoholu se zpomaluje a snižuje v souvislosti přítomnosti potravy v žaludku, která obsahuje bílkoviny.

Jaké faktory ovlivňují urychlování či zpomalování odbourávání alkoholu:

Co urychluje odbourávání alkoholu z těla?

- ◆ mužský organismus
- ◆ v případech, kdy si člověk vypěstuje v sobě vysokou toleranci (odolnost) vůči alkoholu
- ◆ předchozí vydatná konzumace jídla
- ◆ dobré fyzické zdraví, kondice
- ◆ tělesná konstituce

Co zpomaluje odbourávání alkoholu?

- ◆ ženský organismus
- ◆ jestliže člověk není zvyklý pít alkohol, tudíž má nízkou toleranci (odolnost) vůči alkoholu
- ◆ při užívání různých léků
- ◆ nízký věk – u dětí a dospívajících x ale také stáří
- ◆ předchozí konzumace malého množství jídla

Orientační časy pro odbourání alkoholu u mužů:

<i>Pivo</i> <i>10 °</i>	<i>čas</i>	<i>Pivo</i> <i>12 °</i>	<i>čas</i>	<i>Víno</i>	<i>čas</i>	<i>Lihovina</i> <i>40%</i>	<i>čas</i>
0.5 l	2:15	0.5 l	2:45	0.2 l	2:28	0.5 dcl	3:15
1 l	4:30	1 l	5:30	0.4 l	4:56	1 dcl	4:30
1.5 l	6:45	1.5 l	8:15	0.6 l	7:24	1.5 dcl	6:45
2 l	9:00	2 l	11:00	0.8 l	9:52	2 dcl	9:00
2.5 l	11:15	2.5 l	13:45	1 l	12:20	2.5 dcl	11:15
3 l	13:30	3 l	16:30	1.2 l	14:48	3 dcl	13:30
3.5 l	15:45	3.5 l	19:15	1.4 l	17:16	3.5 dcl	15:45
4 l	18:00	4 l	22:00	1.6 l	19:44	4 dcl	18:00
4.5 l	20:15	4.5 l	24:45	1.8 l	22:12	4.5 dcl	20:15
5 l	22:30	5 l	27:30	2 l	24:40	5 dcl	22:30

Orientační časy pro odbourání alkoholu u žen:

<i>Pivo</i> <i>10 °</i>	<i>čas</i>	<i>Pivo</i> <i>12 °</i>	<i>čas</i>	<i>Víno</i>	<i>čas</i>	<i>Lihovina</i> <i>40%</i>	<i>čas</i>
0.5 l	3:42	0.5 l	4:31	0.2 l	4:04	0.5 dcl	3:42
1 l	7:24	1 l	9:12	0.4 l	8:08	1 dcl	7:24
1.5 l	11:07	1.5 l	13:33	0.6 l	12:13	1.5 dcl	11:07
2 l	14:49	2 l	18:04	0.8 l	16:18	2 dcl	14:49
2.5 l	18:31	2.5 l	22:35	1 l	20:22	2.5 dcl	18:31
3 l	22:15	3 l	27:06	1.2 l	24:26	3 dcl	22:13
3.5 l	25:57	3.5 l	31:37	1.4 l	28:30	3.5 dcl	25:57
4 l	29:38	4 l	36:06	1.6 l	32:34	4 dcl	29:38
4.5 l	33:20	4.5 l	40:37	1.8 l	36:38	4.5 dcl	33:20
5 l	37:02	5 l	45:08	2 l	40:42	5 dcl	37:02

Jestliže si nejste ani po zhlédnutí tabulky či vypočítání, kolik času potřebujete k odbourání alkoholu dle výše uvedených příkladů, jisti, zda-li již můžete řídit vozidlo, existuje ještě jeden způsob, totiž zakoupení alkohol testeru, kterých je na trhu velké množství. K dostání jsou v lékárnách, e-shopech atd., cena se pohybuje v řádu od několika stovek do několika tisíc korun.

IV. Dopravní nehodovost v důsledku alkoholu za volantem

Kromě jiného, že pod vlivem alkoholu dostanete zákaz řízení také nemalou finanční případ), může se vám stavu způsobíte s tragickými následky



vás při řízení vozidla přistihne hlídka PČR, motorových vozidel a sankci (to je ten lepší rovněž stát, že v tomto dopravní nehodu v podobě těžkého

ublížení na zdraví s možnými trvalými následky nebo zaviníte dopravní nehodu, při které bude zmařen lidský život! Pokud vy sami nehodu přežijete, umíte si asi velice dobře představit, jak bude vypadat váš následný život provázený černým svědomím a bolestnými myšlenkami související s nehodou, způsobenou kvůli vaší nezodpovědnosti, lehkomyšlnosti a lhostejnosti?! Nemyslíte si, že je toto jednání zbytečné?!

Pro zajímavost...

Pravděpodobnost nehody je u řidičů pod vlivem alkoholu daleko vyšší než jak je tomu u řidičů střízlivých. Kromě tohoto rizika má konzumace alkoholu v kontextu řízení motorového vozidla obrovský vliv na závažnost zranění řidiče. Řidiči, kteří mají hladinu alkoholu v krvi vyšší jak 1.5 promile se vystavují cca 200x vyššímu riziku smrti na rozdíl od jejich střízlivých kolegů.

Z následující tabulky je patrné, že v roce 2011 v celé České republice eviduje Policie ČR 5242 nehod zaviněných pod vlivem alkoholu (tj. 7.5% z celkového počtu), při kterých eviduje 89 usmrcených osob (tj. 12.6% z celkového počtu) a dalších 2701 osob bylo zraněno. Záměrně je zvýrazněn řádek, ve kterém jsou uvedeny údaje týkající se počtu nehod pod vlivem alkoholu zaviněných řidiči motorových vozidel. Tito řidiči způsobili 4462 dopravních nehod (tj. 84.3% z celkového počtu), **počet usmrcených byl 76** (tj. 85.4% z celkového počtu)!

<i>Viník nehody alkohol rok 2010</i>	<i>Počet nehod</i>	<i>tj. %</i>	<i>Počet usmrcených</i>	<i>tj. %</i>
Řidič motorového vozidla	4 462	84.3	76	85.4
Chodec	220	3.9	3	3.4
Cyklista	550	10.1	10	11.2
Ostatní	10	1.7	0	0.0
Celkem	5242	100.00	89	100.0

V. Desatero v boji proti alkoholu za volantem

- 1.** *Nepodceňujte záludný zbytkový alkohol!*
- 2.** *Nepodceňujte ani malé množství alkoholu, i to má vliv na vaši psychiku a jednání!*
- 3.** *V České republice stále platí i přes veškeré vášnivé debaty nulová tolerance alkoholu za volantem!*
- 4.** *Vozidlo v rukách opilého řidiče je jak časovaná bomba, je jen otázkou času, kdy vybuchne!*
- 5.** *Díky alkoholu za volantem zemře ročně mnoho lidí, zbytečně, pamatujte na to!*
- 6.** *Pouze zločinci řídí pod vlivem alkoholu!*
- 7.** *Nezapomeňte, alkohol vaše auto řídit neumí!*
- 8.** *Pokud plánujete oslavu mimo domov, na které budete konzumovat alkohol, dopředu si zajistěte odvoz střízlivým řidičem, nebo zvolte jiný způsob (např. taxi)!*
- 9.** *Netolerujte alkohol u jiných, pokud o někom v okolí víte, že řídí pod vlivem alkoholu, domluvte mu!*
- 10.** *Nikdy nesedejte do vozidla, které řídí řidič pod vlivem alkoholu.*

Závěr

Existuje jen poměrně málo oblastí, ve kterých by Česká republika v rámci Evropy obsazovala post na předních příčkách. Jinak je tomu však ve spotřebě alkoholu, kde patříme mezi trojici největších „píjáků“ v celé Evropě. V zemích Evropské unie přijde v důsledku alkoholu za volantem desítky tisíc osob o život. Nejinak je tomu bohužel v České republice, ačkoliv zde platí stále nulová tolerance alkoholu za volantem, to znamená, není tolerováno žádné požití alkoholu před nebo během jízdy. Pro zajímavost, jen sedm zemí z Evropské unie netoleruje žádný alkohol při řízení. Alkohol v kontextu řízení motorového vozidla působí na řidiče nespočtem negativních faktorů, přičemž autor by vyzdvihнул především změny psychických funkcí, u řidiče dochází ke zkrácení vnímání reality, má zvýšené sebevědomí, inklinuje k riskantnímu způsobu jízdy atd. Statistiky dopravních nehod způsobené alkoholem potvrzují, že mnoho řidičů si tyto fakta bohužel neuvědomuje a rizika doslova bagatelizují.

Autora, coby dopravního policistu na Dopravním inspektorátu v Litoměřicích problematika alkoholu za volantem neobyčejně zajímá, pokládá ji za jednu z nejproblematictějších a nejzávažnějších v dopravě, přičemž nejen z pozice policisty, ale i z pozice občana má k tomuto sociálně patologickému jevu značnou averzi. Z tohoto důvodu si vytyčil jako cíl této diplomové práce zjistit, jakou úlohu a roli zaujímá dopravní policie v prevenci proti alkoholu za volantem, jaké preventivní aktivity vykonává v této oblasti.

V teoretické části autor vymezuje pojem dopravní policie, jaké jsou její cíle, úkoly, priority, ohlížel se do doby vzniku dopravní policie, zmínil účinky alkoholu na řidiče, specifikoval rizikovou skupinu řidičů, rovněž popsal možnou prevenci v dopravě, její možnosti ze strany dopravní policie, dále poukázal na povinné dechové zkoušky, jaký je jejich efekt atd.

Šetření bylo realizováno v rámci strukturovaných rozhovorů s pěti policisty z Dopravního inspektorátu PČR Litoměřice, přičemž záměrně byli

vybrání policisté různého věku, funkce, doby trvání ve služebním poměru. Výzkum se autorovi prováděl celkem snadno, jelikož kolegy dobře zná, vztahy na zdejšími pracovišti jsou na výborné úrovni, téměř rodinné, rovněž autorovi pomohla v orientaci v dané problematice jeho dlouholetá služba u dopravní policie.

Výzkumem bylo zjištěno, že více jak polovina policistů se domnívá, že úloha a role dopravního policisty v problematice prevence proti alkoholu za volantem je zcela nepochybně zásadní, nesmírně důležitá, významná, zodpovědná. Za smyslem a podstatu preventivních aktivit zaměřených na oblast alkoholu za volantem považují především eliminaci dopravní nehodovosti zapříčiněnou alkoholem. Prevence neboli předcházení musí být na prvním místě, represe až v pozadí. Policisté dále uvedli, že prevenci v tomto ohledu tvoří zejména návštěvy dopravních policistů v kooperaci s preventivní informační službou na základních a středních školách, kde konají různé přednášky, besídky a prezentace pro děti a mládež, což je vlastně výchovně vzdělávací činnost prostřednictvím dopravní výchovy. Na středních školách se dopravní policisté snaží efektivně působit na mládež, která se v blízké budoucnosti ocitne v roli řidičů a bude s největší pravděpodobností inklinovat k jízdě pod vlivem alkoholu. Dle jejich názoru, dopravní policisté utvářejí preventivně výchovné a vzdělávací opatření směrem k účastníkům silničního provozu v rámci plošného i výběrového působení zaměřené na problémové skupiny účastníků silničního provozu. V tomto ohledu zmínili skupinu mladých řidičů, přičemž se domnívají, že právě na tyto řidiče je potřeba se nejvíce soustředit, efektivně na ně působit a kvalitně s nimi pracovat. Tvrzení odůvodnili tím, že právě mladí lidé figurují ve statistikách dopravní nehodovosti v kontextu alkoholu za volantem, nejvíce.

Policisté zmínili rovněž i to, že dopravní policie předává poznatky a zkušenosti o dopravní nehodovosti zapříčiněnou alkoholem, ty jsou v podobě zpráv a materiálů poskytovány do školství, pro některé nestátní organizace, např. autokluby, autoškoly, masmédiá aj. Za pozitivní prvek dále označili osvětové preventivní kampaně zveřejněné v médiích, v nichž figurují dopravní

policisté. Na závěr zmínili povinné dechové zkoušky, v nichž spatřují velké pozitivum v prevenci proti alkoholu za volantem. V neposlední řadě se shodli na tom, že již samotná přítomnost dopravních policistů na pozemních komunikacích je významná a nepostradatelná.

Autor se s výroky svých kolegů zcela ztotožňuje, rád by však ještě podotknul, že primárním faktorem vůbec, jak zabránit tomuto negativnímu jevu je kvalitní výchovné působení na děti již v ranném věku, totiž v rodinách. Rodič musí být pro svého potomka vzorem, příkladem, měl by být iniciativní, upevňovat a budovat v dítěti morální a mravní hodnoty, snažit se vytvářet u svého dítěte vztah k těmto hodnotám atd. Autor je přesvědčen, že z takto kvalitních a užitečných základů bude dítě čerpat a profitovat po celý život. Jestliže autor uvede konkrétní příklad. Potomek, kterému byl rodiči vštěpován a vysvětlován negativní dopad alkoholu za volantem, navíc nikdy u svých rodičů neviděl pít alkoholu za volantem, neměl tedy negativní vzor, poté je velká pravděpodobnost, že tento jedinec se nikdy nedopustí řízení vozidla v podnapilém stavu.

Za dobu své služební činnosti u dopravní policie se autor nesetkal s distribucí kompaktních a přehledných informací řidičům, týkající se alkoholu za volantem. Pokusil se proto vytvořit informační brožuru s názvem „*Stop alkoholu za volantem*“, jedná se o metodicko-didaktickou pomůcku, která by mohla sloužit jako základní strategická metoda ze strany dopravní policie, totiž metoda prevence a přesvědčování. Brožura je svým obsahem zaměřena na boj proti alkoholu za volantem. Autor by si přál, aby v praxi sloužila k zamyšlení ze strany řidičů nad tímto negativním jevem a tím pomohla k eliminaci dopravní nehodovosti v důsledku alkoholu za volantem.

Seznam použité české literatury a pramenů

ČADEK, J., SUDEK, Č., TRŽIL, L.: *Historie dopravní policie*. Praha: Milpo Media, 2009, ISBN 978-80-87040-14-0.

ČÍRTKOVÁ, L.: *Policejní psychologie*. Praha: Portál, 2000, ISBN 80-7178-475-3.

DRAŠTÍK, A.: *Silniční doprava – trestná činnost*. Praha: Poradce, 2010, ISBN 978-80-7365-327-9.

FILÁK, A. a kol.: *Základy teorie policejně bezpečnostní činnosti II*. Praha: Police History, 2006, ISBN 80-86477-33-9.

KOČÍ, R., KUČEROVÁ, H.: *Silniční právo*. Praha: Leges, 2009, ISBN 978-80-87212-10-3.

KVAPILÍK, J.: *Člověk a alkohol*. Praha: Avicium, 1985.

MACEK, P., a kol.: *Bezpečnostní služby*. Praha: Policejní akademie ČR, 1997, ISBN 8085981-57-2.

MACEK, P., FILÁK, A. a kol.: *Základy teorie policejně bezpečnostní činnosti*. Praha: Police History, 2004, ISBN 80-86477-21-5

NEŠPOR, K., CSÉMY, L.: *Alkohol, drogy a vaše děti*. Praha: 5. vyd., 2003.

NEŠPOR, K.: *Kouření, pití, drogy*. Praha: Portál, 1994. ISBN 80-7178-023-5.

PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z.: *Dopravně bezpečnostní činnost policie*. Praha: Policejní akademie, 1996, ISBN 80-85981-26-2.

SKÁLA, J. a kol.: *Závislost na alkoholu a jiných drogách*. Praha: Avicium, 1987, ISBN 08-077-87.

TRŽIL L., ŠAŠEK, Č.: *Aktuální trendy policejní praxe*. Praha: VPŠ MV Jihlava, 2011, ISBN 978-80-254-9922-1.

VACÍNOVÁ, M., TRPIŠOVSKÁ, D., FARKOVÁ, M.: *Psychologie*. Praha: Ujak, 2010, ISBN 978-80-7452-008-2.

Novinové články:

NOVOTNÝ, J.: *Zpravodajství – Alkohol za volantem zabil loni 123 lidí*. Deník Právo, 16. ledna 2010, s. 8.

Jiné zdroje:

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR za rok 2010, Praha: PP ČR, 2011.

Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR za rok 2011, Praha: PP ČR, 2012.

LISEC, T.: *Alkohol a jiné návykové látky při řízení motorových vozidel*. Praha, 2010, Bakalářská práce, UJAK, Vzdělávání dospělých, Vedoucí bakalářské práce Mgr. Petra Chrenková.

Zákonné normy:

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

Zákon č. 40/2009 Sb. trestní zákoník.

Webové stránky:

Alkoholik.cz [online] 2004-2010 (cit. 2010-1-3) Dostupné na WWW:
<<http://www.alkohlik.cz/zavislost/historie/historie-piti-alkohlu-a-tresty-za-opilost.html>>

Alkoholik.cz [online] 2003-2012 (cit. 2012-1-6) Dostupné na WWW:
<http://www.alkoholik.cz/zavislost/opily_ridic_tresty/alkohol_za_volantem_a_schopnosti_ridice_reakcni_rychlost_a_sebeduvera.html>

Alkoholzabiji.cz [online] 2009-2012 (cit. 2012-12-17) Dostupné na WWW:
<<http://blog.alkoholzabiji.cz/archives/11-ECODrive-o-alkoholu.html>>

Aplikace.mvcr.cz [online] 2005-2011 (cit. 2011-11-28) Dostupné na
WWW:<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/rs_atlantic/policie/1336/87244.html.html>

Aplikace.mvcr.cz [online] 2005-2011 (cit. 2011-11-28) Dostupné na WWW:
<http://aplikace.mvcr.cz/archiv2008/zpravy/2008/opk0116k_alkohol.html>

Auto.cz [online] 2001-2012 (cit. 2011-12-17) Dostupné na WWW:
<<http://www.auto.cz/novela-silnicniho-zakona-slovensku-alkohol-volantem-trestnym-cinem-60016.html>>

Czrso.cz [online] 2008-2012 (cit. 2011-12-19) Dostupné na WWW:
<<http://www.czrso.cz/index.php?id=493.html>>

Dejinyalkoholu.com [online] 2004-2010 [cit. 2010-1-3) Dostupné na WWW:
<<http://www.dejinyalkoholu.blogspot.com/2007/10/historie-alkoholu.html>>

Domluvme-se.cz [online] 2006-2011 (cit. 2011-12-19) Dostupné na
WWW:<<http://www.domlvmese.cz/default.aspx?ido=3&sh=67579.html>>

Germany.cz [online] 2011-2012 (cit. 2012-12-17) Dostupné na WWW:
<http://www.germany.cz/mkportal/modules/wiki/index.php/Pokuty_v_Německu.html>

Ibesip.cz [online] 2005-2011 (cit. 2012-12-15) Dostupné na WWW:
<http://www.ibesip.cz/883_Proc-je-dulezite-vyhnout-se-alkoholu-pred-rizenim-motoroveho-vozidla.html>

Ibesip.cz [online] 2005-2011 (cit. 2012-12-15) Dostupné na WWW:
<http://www.ibesip.cz/882_Doporuceni-mezinarodnich-organu-a-instituci-a-mezinarodnich-dokumentu-k-alkoholu-za-volantem.html>

Idnes.cz [online] cit. (2012-12-18) Dostupné na WWW:
<http://zpravy.idnes.cz/mladi-ridici-uvidi-mrtve-vrstevniky-policie-jim-chce-predvest-reality-1zz-/krimi.aspx?c=A120113_172800_hradec-zpravy_klu.html>

Idnes.cz [online] cit. (2012-12-18) Dostupné na WWW:
<http://auto.idnes.cz/typicky-opily-ridic-vyuceny-mlady-muz-20-let-few-/automoto.aspx?c=A060623_110256_automoto_fdv.html>

Mvcr.cz [online] 2010-2012 (cit. 2011-12-19) Dostupné na WWW:
<<http://www.mvcr.cz/clanek/preventivne-informacni-skupiny-policie-cr.aspx.html>>

Rozhlas.cz [online] 2002-2012 (cit. 2011-11-28) Dostupné na WWW:<http://www.rozhlas.cz/motozurnal/bezpecnost/_zprava/676377.html>

Silnice-zeleznice.cz [online] 2002-2012 (cit. 2011-11-28) Dostupné na WWW: <<http://www.silnice-zeleznice.cz/clanek/trzil-rusit-dechove-zkousky-nechce-ani-tolerovat-malo-alkoholu/html>>

Vpsji.cz [online] 2008-2012 (cit. 2012-1-8) Dostupné na WWW:
<<http://www.vpsji.cz/html>>

Seznam příloh

Příloha A – Statistiky dopravní nehodovosti dle zavinění, rok 2010 a 2011.....I

Příloha B - Strukturované rozhovory.....II

Přílohy

Příloha A - Statistiky dopravní nehodovosti dle zavinění, rok 2010 a 2011

<i>Viník nehody alkohol rok 2010</i>	<i>Počet nehod</i>	<i>tj. %</i>	<i>Počet usmrcených</i>	<i>tj. %</i>
Řidič motorového vozidla	4271	85.2	83	81.4
Chodec	201	4.0	2	2.0
Cyklista	531	10.6	17	16.7
Ostatní	12	0.2	0	0.0
Celkem	5015	100.00	102	100.0

<i>Viník nehody alkohol rok 2011</i>	<i>Počet nehod</i>	<i>tj. %</i>	<i>Počet usmrcených</i>	<i>tj. %</i>
Řidič motorového vozidla	4462	84.3	76	85.4
Chodec	220	3.9	3	3.4
Cyklista	550	10.1	10	11.2
Ostatní	10	1.7	0	0.0
Celkem	5242	100.00	89	100.0

Rozhovor

Vážený kolego, studuji obor Andragogika na Univerzitě Jana Amose Komenského v Praze. Pracuji na diplomové práci, jejíž název je „*Úloha a role dopravního policisty v prevenci proti alkoholu za volantem.*“ Chtěl bych Vás požádat o poskytnutí rozhovoru, který bude obsahově zaměřen na oblast možné prevence ze strany dopravního policisty v kontextu alkoholu za volantem, Vaše názory jsou pro mne důležité v tom, že mi pomohou k vytvoření obrazu týkající se této problematiky. Rozhovor se skládá ze 13 otázek a předpokládám, že bude trvat cca jednu hodinu. S Vaším svolením uvedu v rozhovoru Vaše skutečné jméno a příjmení.

Za Váš čas, zájem a ochotu bych Vám chtěl upřímně poděkovat, pokud budete chtít, poskytnu Vám zpětnou vazbu o výsledcích dat.

T – Tazatel, D – dotazovaný

T.: Můžete mně prosím sdělit Váš věk?

D.: 37

T.: Jaké je Vaše jméno a příjmení, případně titul?

D.: Lukáš Vrbinský

T.: Jak dlouho jste ve služebním poměru u Policie ČR?

D.: 8 let

T.: Jaká je Vaše funkce, hodnost a kde v současné době sloužíte?

D.: Má funkce je vrchní asistent, podpraporčík, sloužím na Dopravním inspektorátu v Litoměřicích – I. sk., vykonávám dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu.

T.: Jaké je vaše nejvyšší dosažené vzdělání, v případě, že studujete, kde a v kolikátém ročníku jste?

D.: Mám vystudovanou odbornou střední školu s maturitou.

Nyní se budu zabývat cílenou oblastí alkoholu za volantem.

T.: Alkohol za volantem, jaký je váš pohled na tento sociálně patologický jev?

D.: Alkohol za volantem je v každém případě jedna z nejnebezpečnějších záležitostí, se kterou se na našich silnicích setkáváme. Za dobu trvání výkonu služby u dopravní policie jsem se setkal s tragickými dopravními nehodami, které se staly v důsledku předchozího užívání alkoholu u řidičů. Bohužel často

jsou obětmi nevinní lidé. Dovedu si představit, že počet zadokumentovaných přestupků tohoto typu by mohl být vyšší.

T.: Co si myslíte, že by mohlo pomoci eliminovat počet řidičů pod vlivem alkoholu?

D.: Podle mého názoru se jedná o kořen problému ve vývoji civilizace, blíže v dnešních rodinách. Jde o to, že už se patrně trochu pozapomnělo, že rodina je základem státu a výchova probíhá často v rozpadlých či nekvalitních rodinách. Děti často nevidí vzor chování už ve svých rodičích a své názory si utváří ve škole mezi ostatními kamarády, nebo v partě. Žebříček hodnot se potom posouvá někam jinam a morální hodnoty také. To, co bylo dříve jasně negativním jevem se často v současnosti stává skoro hrdinstvím. Poukazují právě třeba na to, že jet podnapilý je u mladých často vlastně něco hrdinského a tento pseudohrdina se potom stává u svých vrstevníků určitou autoritou. Pokud doma viděl, že si třeba otec dá pivo po obědě a následně usedá za volant, vlastně mu to ani nepřijde jako něco nenormálního a považuje to za běžný jev. To znamená, dle mého názoru, mělo by se politicky začít už u podpory rodin a velmi hledět na kvalitu pedagogů. Toto by mělo být samozřejmě nastaveno tak, aby tato společnost nestrádala materiálně pokud normálně fungují a pracují a být učitelem by mělo být prestižním a váženým povoláním. Jistou formu prevence ze strany dopravní policie spatřuji v návštěvách policistů na školách, od škol základních po školy střední. Již od útlého věku by se u dětí mělo vytvářet dopravní povědomí prostřednictvím besed či přednášek. Byla by to jistá forma dopravní výchovy.

T.: Jací řidiči patří dle vašeho názoru na našich silnicích k těm nejnebezpečnějším?

D.: Podle mého názoru jsou to právě mladí lidé do 30 let věku. Následují různí ztroskotanci a lidé, kteří si řízením vozidla něco dokazují. V kombinaci s alkoholem to má fatální následky. V neposlední řadě také senioři.

T.: Jakou úlohu a roli zaujímá dopravní policista v prevenci proti alkoholu za volantem?

D.: Myslím si, že v současné době asi nepříliš váženou a dostačující. Prevencí se zabývají speciální oddělení, která bohužel nemají mnoho zkušeností z praxe a samotní policisté v součinnosti s nimi figurují maximálně 5x za rok na nějaké hromadné akci, což považují za nedostatečné.

T.: Co je pro vás motivací (jaká je Vaše motivace) pro práci s lidmi – řidiči, kteří denně porušují zákon v dopravě tím, že řídí pod vlivem alkoholu?

D.: Moje osobní motivace není příliš vysoká a je spíše zbytkem mého morálního kreditu. Je to jistě důsledek toho, že při současném systému odměňování a financování policie, není pracující policista schopen zajistit rodinu finančními prostředky, které by zajistily určitý standard, jako tomu byl dříve. Dále mně mrzí to, že za odhalený a zpracovaný přestupek jde sankce, často v řádech desítek tisíc korun do rozpočtu příslušného městského úřadu a policie se přitom potýká stále s finančními potížemi, které mají vliv na přímý výkon služby. Dále podpora vedoucích a nespravedlivý systém odměňování nepřispívá k motivaci. Samozřejmě i z pohledu občana mi alkohol v dopravě velmi vadí, zde právě působí můj výše uvedený morální zbytek, že mám snahu tento negativní jev v dopravě vyhledávat a postihovat.

T.: Myslíte si, že počet dopravně bezpečnostních akcí jako jedna z možných forem prevence, zaměřených na alkohol za volantem, je dostačující?

D.: Myslím, že počet DBA je dostačující, jelikož se jich provádí desítky ročně, jsou to celorepublikové akce, krajské akce a rovněž naše akce, které se specializují právě na alkohol za volantem.

T.: Od 1. ledna 2010 vyšlo v platnost nařízení provádět i v rámci základní kontroly u každého řidiče, bez výjimky, povinnou dechovou zkoušku na alkohol. Jaký je váš názor na tyto zkoušky? Jaký efekt podle vašeho názoru přinesou?

D.: Čas od času se stane, že dechová zkouška na alkohol je pozitivní i u řidiče, u kterého bychom to absolutně nepředpokládali. Domnívám se, že hodnota alkoholu, kterou nejsme schopni na řidiči stoprocentně rozpoznat je cca do 0.5 promile. Do doby zavedení povinných dechových zkoušek na alkohol se tak klidně mohlo stávat, že jsme tyto řidiče nepodrobovali dechovým zkouškám a tito pak v klidu mohli beztrestně pokračovat v jízdě. To už v současné době ale není možné. Uvedu statistické údaje, v roce 2009 jsme v okrese Litoměřice přistihli cca 70 řidičů pod vlivem alkoholu, v roce 2010 jich bylo již kolem 150, v roce 2011, mám dojem, se počet řidičů pod vlivem alkoholu blížil skoro k 200. Navíc počet řidičů s hodnotou do 0.5 promile od roku 2010 prudce vzrostl. Povinné dechové zkoušky přinesly dle mého názoru pozitivní efekt, navíc s výrazným preventivním charakterem.

T.: Setkal jste se vy nebo některý z vašich kolegů s negativními ohlasy ze strany řidičů na adresu povinných dechových zkoušek?

D.: Víceméně ne.

T.: Můžete mně prosím sdělit Váš věk?

D.: 26

T.: Jaké je Vaše jméno a příjmení, případně titul?

D.: David Rubeš

T.: Jak dlouho jste ve služebním poměru u Policie ČR?

D.: U Policie ČR sloužím 4 roky

T.: Jaká je Vaše funkce, hodnost a kde v současné době sloužíte?

D.: Jsem ve funkci vrchní asistent, podpraporčík, pracuji na Dopravním inspektorátu v Litoměřicích – I. sk., což je dohled nad bezpečností a plynulostí silničního provozu.

T.: Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání, v případě, že studujete, kde a v kolikátém ročníku jste?

D.: Vystudoval jsem odbornou střední školu s maturitou, v současné době studuji druhým rokem bakalářského studia na Zemědělské fakultě v Litvínově.

Nyní se budu zabývat cílenou oblastí alkoholu za volantem.

T.: Alkohol za volantem, jaký je Váš pohled na tento sociálně patologický jev?

D.: Alkohol za volantem je jedním z problematických jevů dnešní společnosti. Je to možná dáno pocitem „demokracie“, který pravděpodobně v českém pojetí je totéž, co anarchie (naprosto převrácený žebříček hodnot většiny společnosti). Alkohol v množství, kdy je snížena rozpoznávací schopnost u řidiče – to z mého pohledu není „jedno“ pivo) za volantem je, dle mého názoru, jeden z nejnebezpečnějších jevů vůbec. U takových řidičů pak dochází k riskování, jsou si velice sebejistí a mají pocit, že jsou „králi“ silnice. S tím pak logicky přicházejí vážné dopravní nehody, u kterých často přijdou o život či jsou vážně zranění nevinní lidé.

T.: Co si myslíte, že by mohlo pomoci eliminovat počet řidičů pod vlivem alkoholu?

D.: Základem by měla být změna postoje celé společnosti k těmto řidičům, dnes je spíše sklon takové osoby vyzdvihovat „to je frajer, nebojí se fízlů“. Samozřejmě je třeba přikročit k co nejpřísnějším trestům, to je v současné době největší kámen úrazu. Také je nutná práce s mládeží, to znamená, aby pohled na policii nebyl nepřátelský. V tomto, bohužel, policie zaspala dobu. Nepracuje s mládeží anebo pokud ano, pracují s ní lidé, kteří nepracují v terénu a jsou

součástí preventivně informační služby – PIS, nemají zkušenosti a znalosti z praxe a nejsou schopni přinést relevantní informace. Tyto práce by měly začínat u dětí a pokračovat u mladistvých, v současné době je hlavně kategorie mladistvých opomíjena, buď ze strachu či pocitu nemožnosti ji již ovlivnit.

T.: Jací řidiči patří dle Vašeho názoru na našich silnicích k těm nejnebezpečnějším?

D.: Jednoznačně řidiči pod vlivem alkoholu nebo drog. Dále pak agresivní řidiči a mladí lidé (nemají zkušenosti a mají sklon se předvádět). Absolutně nejhorší je kombinace výše uvedeného.

T.: Jakou úlohu a roli zaujímá dopravní policista v prevenci proti alkoholu za volantem?

D.: Jsem v tomto ohledu spíše skeptikem. Z velké části spíše represivní, musí následovat velmi tvrdé postihy. Bohužel to je jediná úloha jakou dopravní police v dnešní době zaujímá.

T.: Co je pro vás motivací (jaká je Vaše motivace) pro práci s lidmi – řidiči, kteří denně porušují zákon v dopravě tím, že řídí pod vlivem alkoholu?

D.: Má jediná motivace vychází z toho, že si nepřeji, aby tito řidiči ohrožovali naše okolí, mé blízké.

T.: Myslíte si, že počet dopravně bezpečnostních akcí jako jedna z možných forem prevence, zaměřených na alkohol za volantem, je dostačující?

D.: Počet akcí je podle mého názoru víceméně dostačující. Domnívám se, že mimo celorepublikových akcí, je každoročně vyhlášován velký počet akcí krajských. Dále jsou to bezpečnostní akce na okresní úrovni.

T.: Od 1. ledna 2010 vyšlo v platnost nařízení provádět i v rámci základní kontroly u každého řidiče, bez výjimky, povinnou dechovou zkoušku na

alkohol. Jaký je váš názor na tyto zkoušky? Jaký efekt podle vašeho názoru přinesou?

D.: Myslím si, že pozitivní efekt přinesly převážně u alkoholů do cca 0.5 promile, kde policistou mohlo dojít k nerozpoznání takového řidiče (přestupky s malou společenskou nebezpečností). U vyšších hodnot, z mého pohledu, nedošlo k výraznějšímu posunu. Pozitivní efekt přinesou u osob, které jedou jen výjimečně pod vlivem alkoholu a s malou hodnotou – náhodné požití alkoholu např. u známých, kamarádů. Mohou mít obavy i z běžné policejní kontroly.

T.: Setkal jste se vy nebo některý z vašich kolegů s negativními ohlasy ze strany řidičů na adresu povinných dechových zkoušek?

D.: Několikrát již ano. Převážně ze strany starších řidičů, kteří to považují za ponižující.

T.: Můžete mně prosím sdělit váš věk?

D.: 34

T.: Jaké je Vaše jméno a příjmení, případně titul?

D.: Mgr. Jan Ponrt

T.: Jak dlouho jste ve služebním poměru u Policie ČR?

D.: U Policie sloužím 12 let.

T.: Jaká je Vaše funkce, hodnost a kde v současné době sloužíte?

D.: Jsem ve funkci komisaře, nadporučík, pracuji jako zástupce vedoucího Dopravního inspektorátu v Litoměřicích.

T.: Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání, v případě, že studujete, kde a v kolikátém ročníku jste?

D.: Vysokoškolské

Nyní se budu zabývat cílenou oblastí alkoholu za volantem.

T.: Alkohol za volantem, jaký je Váš pohled na tento sociálně patologický jev?

D.: O tom, že se jedná o negativní jev, nelze z mého pohledu jakkoliv nesouhlasit. Za sebe nebudu říkat, že v mládí jsem pod vlivem alkoholu nikdy nejel. Člověk však vlivem věku jaksi zmoudří a po založení rodiny pochopí jistou zodpovědnost. Navíc 12 let u dopravní policie vám jistě pozmění v náhledu na alkohol a jeho požívání před jízdou. Nejen že se velmi často setkávám s těmito opilci za volantem, jejich opileckými výlevy, urážkami, pláčem atd., ale také velmi často se setkávám s následky jejich chování, kdy jsou většinou postiženi ti nevinní.

T.: Co si myslíte, že by mohlo pomoci eliminovat počet řidičů pod vlivem alkoholu?

D.: V první řadě je to prevence, i když je to velmi odmítaná forma, je zcela nepochybně potřebná. A to nejen u lidí, kteří řidičský průkaz teprve hodlají získat, ale také u těch starších. Samozřejmě po prevenci musí následovat represe. Pokud nebude jednoznačné a funkční trestní a přestupkové řízení, není ani možné docílit výsledků v eliminaci tohoto jevu. Tvrdé, přísné a vymahatelné tresty, zejména pro recidivu, budou základem pro snižování škod a následků v důsledku řízení pod vlivem alkoholu. Za jednu z nejdůležitějších forem prevence považuji dopravní výchovu u dětí a mládeže např. besedy, přednášky, ukázky atd. Ta by byla realizována prostřednictvím policie na školách.

T.: Jací řidiči patří dle Vašeho názoru na našich silnicích k těm nejnebezpečnějším?

D.: Pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek, tzv. piráti silnic, pro které neplatí pravidla, řídí dle svého uvážení a nálady. Dále mladí a nezkušení řidiči a v neposlední řadě „sváteční řidiči“.

T.: Jakou úlohu a roli zaujímá dopravní policista v prevenci proti alkoholu za volantem?

D.: Zcela nepochybně zásadní a nesmírně důležitou, jelikož preventivní aktivity zaměřené na oblast alkoholu za volantem musí být na prvním místě před těmi represivními. Smyslem je tedy předcházet takovému negativnímu jednání ze strany řidičů. Prevencí v tomto ohledu jsou zejména návštěvy dopravních policistů v kooperaci s preventivní informační službou na základních a středních školách, kde konají různé přednášky, besídky a prezentace pro děti a mládež. Domnívám se, že je potřeba kvalitně a efektivně působit na mladé řidiče, jelikož způsobují většinu dopravních nehod pod vlivem alkoholu. Dopravní policie předává rovněž poznatky a zkušenosti o dopravní nehodovosti zapříčiněnou alkoholem, ty jsou v podobě zpráv a materiálů poskytovány do školství, pro některé nestátní organizace, např. autokluby, autoškoly aj. Nesmím opomenout ani povinné dechové zkoušky, které považuji za velké plus v prevenci proti alkoholu za volantem.

T.: Co je pro vás motivací (jaká je Vaše motivace) pro práci s lidmi – řidiči, kteří denně porušují zákon v dopravě tím, že řídí pod vlivem alkoholu?

D.: Kromě náplně práce a pobírání platu, jde i o jistou osobní rovinu. Ani já nechci, aby mně a mým blízkým ublížil na mol opilý řidič. Společnost, jak se domnívám, má stejný názor a proto se snažím chránit ji od těchto excesů, jak doufám, jednotlivců.

T.: Myslíte si, že počet dopravně bezpečnostních akcí jako jedna z možných forem prevence, zaměřených na alkohol za volantem, je dostačující?

D.: Já si naopak nemyslím, že akce tohoto typu jsou potřeba v přehnaném počtu. Nač nahnat 1x týdně 10 policistů na jednu noční akci a pak další den nemít nikoho v práci. Důležité je, aby potencionální přestupce měl obavu, pokud už jej napadne usednout opilý za volant, že jej kdykoliv a kdekoliv mohou zastavit a zkontrolovat.

T.: Od 1. ledna 2010 vyšlo v platnost nařízení provádět i v rámci základní kontroly u každého řidiče, bez výjimky, povinnou dechovou zkoušku na alkohol. Jaký je váš názor na tyto zkoušky? Jaký efekt podle vašeho názoru přinesou?

D.: Když se podívám na strohá statistická čísla, pak musím jednoznačně uznat, že mají pozitivní efekt. Snížil se počet dopravních nehod pod vlivem alkoholu a naopak se zvýšil počet hříšníků zjištěných během kontrol. Řidiči již dobře vědí, že pokud je policista zastaví, přijde na řadu dechová zkouška a tudíž již tolik nespolehají na náhodu.

T.: Setkal jste se vy nebo některý z vašich kolegů s negativními ohlasy ze strany řidičů na adresu povinných dechových zkoušek?

D.: Osobně si takový případ nevybavuji, když samozřejmě pominu osoby, které jsou pod vlivem alkoholu a snaží se jen řečmi vykrotit z této zákonem dané povinnosti.

T.: Můžete mně prosím sdělit Váš věk?

D.: 41

T.: Jaké je vaše jméno a příjmení, případně titul?

D.: Mgr. Jaromír Galia

T.: Jak dlouho jste ve služebním poměru u Policie ČR?

D.: 18 let

T.: Jaká je Vaše funkce, hodnost a kde v současné době sloužíte?

D.: Pracuji ve funkci komisař, nadporučík, v současné době jsem vedoucí Dopravního inspektorátu v Litoměřicích.

T.: Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání, v případě, že studujete, kde a v kolikátém ročníku jste?

D.: Vysokoškolské.

Nyní se budu zabývat cílenou oblastní alkoholu za volantem.

T.: Alkohol za volantem, jaký je Váš pohled na tento sociálně patologický jev?

D.: Alkohol a řízení vozidla k sobě jednoznačně nepatří, to zcela bez debat. Kdo pije alkohol ať neřídí, bez tolerance, bez výjimky. U dopravní policie sloužím již 18 let, začínal jsem jako řadový policista na I. sk. inspektorátu, což je dohled nad silničním provozem, poté jsem sloužil na skupině dopravních nehod, o několik let později jsem se stal vedoucím Dopravního inspektorátu. Od nástupu k policii až do současnosti jsem na vlastní oči viděl nespočet tragických dopravních nehod způsobené alkoholem za volantem, kdy jsou v mnoha případech postiženi nevinní lidé. Jedna z mých povinností z pozice vedoucího je sdělování pozůstalým smutnou zprávu týkající se např. vážného zranění či dokonce smrti některého z členů rodiny. Jestliže se pak tito lidé dozvědí, že dopravní nehodu zavinil člověk, který byl silně podnapilý, navíc vyvážl zcela bez újmy, spatřuji v jejich očích strašnou beznaděj, hněv, úzkost, bolest. Jsem velice empatický člověk, otec dvou dětí, umím se vžít do této situace. I přes mou snahu jsou jakákoliv slova útěchu zbytečná, život blízkého člověka už vrátit bohužel nejde. Toto by si měli nezodpovědní a bezcharakterní řidiči uvědomit.

T.: Co si myslíte, že by mohlo pomoci eliminovat počet řidičů pod vlivem alkoholu?

D.: V první řadě vymahatelnost práva, nulová tolerance. Dále, při vysoké hladině alkoholu, či při odmítnutí provést zkoušku na alkohol, necht' je tento řidič potrestán doživotním zákazem řízení motorových vozidel. Za jistou formu prevence považuju spolupráci policie s veřejností, policie musí získat důvěru. V médiích by se měly objevovat různé krátké seriály typu „Nemyslíš zaplatíš“, kdy lidé na vlastní oči vidí, jaké fatální následky způsobuje alkohol v dopravě. Bezesporu by měla fungovat práce s mládeží prostřednictvím dopravní výchovy.

T.: Jací řidiči patří dle Vašeho názoru na našich silnicích k těm nejnebezpečnějším?

D.: Ve věku od 18 do 25 let v silných vozidlech a rovněž ti nad 75 let s ohledem na jejich zdravotní stav a kondici, dále dlouhou dobu od vykonání zkoušek k získání řidičského průkazu.

T.: Jakou úlohu a roli zaujímá dopravní policista v prevenci proti alkoholu za volantem?

D.: Je jedním z garantů dodržování zákazu řízení vozidel řidiči pod vlivem alkoholu, může působit i jako „varovně vztyčený prst“. Dopravní policisté v této oblasti zaujímají velice významnou a zodpovědnou úlohu, přičemž jejich cílem je eliminace dopravní nehodovosti v důsledku tohoto negativního jevu. Proto provádějí výchovně vzdělávací činnost v podobě dopravní výchovy u dětí a mládeže (na základ. a středních školách, přičemž na středních školách se snaží efektivně působit na mládež jenž se v blízké budoucnosti ocitne v roli řidičů a bude s největší pravděpodobností inklinovat k jízdě pod vlivem alkoholu. Rád bych zmínil i osvětové preventivní kampaně zveřejněné v médiích, kde figurují dopravní policisté, např. seriál Přežiješ mládí. Rád bych ještě k tomuto dodal, že zejména na mladé řidiče je potřeba apelovat a působit především, právě oni jsou ve statistikách dopravní nehodovosti v kontextu alkoholu za volantem uváděni nejvíce. Za pozitivní preventivní aktivitu ze strany dopravní policie v oblasti alkoholu za volantem považuju rovněž povinné dechové zkoušky.

T.: Co je pro vás motivací (jaká je Vaše motivace) pro práci s lidmi – řidiči, kteří denně porušují zákon v dopravě tím, že řídí pod vlivem alkoholu?

D.: Z podstaty zákonné povinnosti, rovněž ze zkušeností v případech, když oznamuji pozůstalým, že jim opilec vozidlem zabil člena rodiny, v očích pozůstalých vidím velice moc bolesti a zármutku. A rovněž z osobního hlediska, neuznávám alkohol v souvislosti s řízením vozidla.

T.: Myslíte si, že počet dopravně bezpečnostních akcí jako jedna z možných forem prevence, zaměřených na alkohol za volantem, je dostačující?

D.: Někdy až zbytečně velký. Každá oblast v republice se potýká s různými problémy a většinou běžnou činností se zjistí víc, než hromadným opatřením. Nehledě na povinnosti policisty týkajících se povinných dechových zkoušek u řidičů.

T.: Od 1. ledna 2010 vyšlo v platnost nařízení provádět i v rámci základní kontroly u každého řidiče, bez výjimky, povinnou dechovou zkoušku na alkohol. Jaký je Váš názor na tyto zkoušky? Jaký efekt podle vašeho názoru přinesou?

D.: Na jednu stranu to může působit preventivně, když řidič ví, že v případě dopravní kontroly bude podroben dechové zkoušce. Policisté nemusejí menší hodnoty alkoholu na řidiči rozpoznat, tento pak ještě v roce 2009 mohl vyváznout zcela beztrestně, když u něj policisté dechovou zkoušku neprovedli. To se již v současné době nemůže stát, dechová zkouška přijde vždy. Na druhou stranu je policista svázán další povinností a nemá možnost se sám rozhodnout o průběhu kontroly. V celkovém měřítku je ale můj pohled na povinné dechové zkoušky pozitivní a domnívám se, že to byl krok správný.

T.: Setkal jste se vy nebo některý z vašich kolegů s negativními ohlasy ze strany řidičů na adresu povinných dechových zkoušek?

D.: Určitě, ale většinou od těch, kteří následně zkoušku odmítli nebo jejich zkouška byla pozitivní.

T.: Můžete mně prosím sdělit Váš věk?

D.: 36

T.: Jaké je vaše jméno a příjmení, případně titul?

D.: Mgr. Jiří Kubíček

T.: Jak dlouho jste ve služebním poměru u Policie ČR?

D.:17 let

T.: Jaká je Vaše funkce, hodnost a kde v současné době sloužíte?

D.: V současné době jsem ve funkci komisaře, nadporučík, pracuji jako zástupce vedoucího dopravního inspektorátu v Litoměřicích pro problematiku a šetření dopravních nehod.

T.: Jaké je Vaše nejvyšší dosažené vzdělání, v případě, že studujete, kde a v kolikátém ročníku jste?

D.: Vysokoškolské.

Nyní se budu zabývat cílenou oblastí alkoholu za volantem.

T.: Alkohol za volantem, jaký je váš pohled na tento sociálně patologický jev?

D.: Velmi nebezpečný jev, který nemá bohužel výraznou sestupnou tendenci, spíše naopak. Tento fenomén s sebou nese enormní nebezpečí pro všechny účastníky silničního provozu v podobě vážných dopravních nehod.

T.: Co si myslíte, že by mohlo pomoci eliminovat počet řidičů pod vlivem alkoholu?

D.: Dle mého názoru by pomohlo navýšení počtu dopravních policistů, kteří poté jsou ve větší míře na komunikacích. Dále větší a okamžitá vymahatelnost práva, vhodná úprava legislativy, soulad mezi trestním a přestupkovým řízením. Samozřejmě by to měla být i různé formy prevence mezi, které bych zařadil různé mediální kampaně a projekty s cílem „odstrašit“ osoby, které by měly v úmyslu řídit pod vlivem alkoholu. Dále efektivně působit na děti a mládež, jelikož si myslím, že získané základní kvalitní vědomosti a návyky související s dopravou jsou pak zúročeny v dospělosti ve smyslu zodpovědného a ohleduplného chování na silnicích. Myslím, že i apelování autoškol na žadatele o řidičský průkaz ve smyslu poukazovat a mluvit o tomto negativním jevu, by nebylo jistě od věci.

T.: Jací řidiči patří dle Vašeho názoru na našich silnicích k těm nejnebezpečnějším?

D.: K nejnebezpečnějším patří řidiči s malou a krátkou řidičskou praxí, mladí věkem a na druhé straně ti, kteří jezdí velmi málo.

T.: Jakou úlohu a roli zaujímá dopravní policista v prevenci proti alkoholu za volantem?

D.: Dopravní policisté zaujímají v této oblasti zcela zásadní postavení. Ti jsou s dopravou spojováni zejména, jejich znalosti a zkušenosti mají na dopravu velký vliv. Utvářejí preventivně výchovné a vzdělávací opatření směrem k účastníkům silničního provozu v rámci plošného i výběrového působení zaměřené na problémové skupiny účastníků silničního provozu. V oblasti prevence v souvislosti s alkoholem za volantem se snaží o to, aby se u řidičů prohlubovalo a upevňovalo právní vědomí, formou různých přednášek, ukázek, besed a diskuzí apelují na veřejnost (zejména na mládež ve školách) s cílem odradit je od tohoto protiprávního jednání a tím pozitivně ovlivnit stoupající tendenci dopravní nehodovosti, což považují za prioritní úkol a cíl dopravní policie. Je zřejmé, že právě mladí způsobují pod vlivem alkoholu nejvíce dopravních nehod, z tohoto důvodu je důležité s nimi kvalitně pracovat a efektivně na ně působit. Již samotná přítomnost dopravních policistů na

pozemních komunikacích má preventivní charakter jejich činnosti. Za pozitivní krok a další významný preventivní prvek v oblasti alkoholu za volantem považují povinné dechové zkoušky při každé silniční kontrole, které dle mého názoru pomohou odhalit u řidičů i nižší hladinu alkoholu, policisty obtížněji rozpoznatelnou. V neposlední řadě považují za přínosný efekt v prevenci dopravně bezpečnostní akce zaměřené na alkohol za volantem.

T.: Co je pro vás motivací (jaká je Vaše motivace) pro práci s lidmi – řidiči, kteří denně porušují zákon v dopravě tím, že řídí pod vlivem alkoholu?

D.: Za dobu služby u dopravní policie jsem zažil a vyšetřoval spoustu událostí spojených s alkoholem, které přinesly mnoho neštěstí a starostí. I z pohledu občana jsem na řidiče pod vlivem alkoholu vyloženě alergický.

T.: Myslíte si, že počet dopravně bezpečnostních akcí jako jedna z možných forem prevence, zaměřených na alkohol za volantem, je dostačující?

D.: Podle mě je počet těchto akcí dostatečný, nebo tyto navýšit jen nepatrně. Alkohol za volantem je třeba potírat každou službu.

T.: Od 1. ledna 2010 vyšlo v platnost nařízení provádět i v rámci základní kontroly u každého řidiče, bez výjimky, povinnou dechovou zkoušku na alkohol. Jaký je Váš názor na tyto zkoušky? Jaký efekt podle vašeho názoru přinesou?

D.: Podle mého názoru mají jednoznačně pozitivní efekt. Slouží zároveň i jako účinná prevence proti alkoholu za volantem. Otázkou ale zůstává, zda je toto třeba činit bez výjimky a vsadit vše jen na represivní stránku výkonu.

T.: Setkal jste se vy nebo některý z vašich kolegů s negativními ohlasy ze strany řidičů na adresu povinných dechových zkoušek?

D.: S negativním ohlasem jsem se nesetkal.

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Bc. Tomáš Liseč

Obor: Andragogika

Forma studia: Kombinované

Název práce: Úloha a role dopravního policisty v prevenci proti alkoholu za volantem

Rok: 2012

Počet stran bez příloh: 87

Celkový počet stran příloh: 18

Počet titulů české literatury a pramenů: 19

Počet titulů zahraniční literatury a pramenů: 0

Počet internetových zdrojů: 18

Vedoucí práce: Mgr. Martina Strnadová