

**Česká zemědělská univerzita v Praze**

**Provozně ekonomická fakulta**

**Katedra statistiky**



**Diplomová práce**

**Statistická analýza působení návykových látek na  
nehodovost v silniční dopravě v České republice**

**Kateřina Ivanová**

© 2015 ČZU v Praze

Česká zemědělská univerzita v Praze  
Provozně ekonomická fakulta



### ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Autorka práce: Bc. Kateřina Ivanová  
Studijní program: Hospodářská politika a správa  
Obor: Veřejná správa a regionální rozvoj

Vedoucí práce: doc. Ing. Marie Prášilová, CSc.  
Garantující pracoviště: Katedra statistiky

Název práce: **Statistická analýza působení návykových látek na nehodovost v silniční dopravě v České republice**

Název anglicky: **Statistical analysis of addictive substances' impact upon the accident rate in CR road traffic**

Cíle práce: Cílem práce je zhodnocení vývoje vlivu návykových látek na nehodovost v České republice. Bude proveden rozbor jednotlivých návykových látek a jejich vliv na schopnosti řidiče, bezpečně řídit motorové vozidlo. Sledován bude věk řidiče, jeho pohlaví a zjištěná návyková látka při dopravní nehodě. Pozornost bude zaměřena na nejčastější příčiny dopravních nehod. Jejich následky na životech, zdraví a majetku. Na základě provedených analýz budou formulovány návrhy a doporučení na snižování nehodovosti pod vlivem návykových látek.

Metodika: Vytvořená databáze bude statisticky vyhodnocena pomocí metod z oblasti časových řad a indexní analýzy. Součástí řešení může být dotazníkové šetření.

Harmonogram zpracování

Studium odborné literatury a odborných textů: 03/2014-09/2014

Předložení konečné podoby literární rešerše: 10/2014

Sběr a zpracování dat: 08/2014-01/2015

Předložení konečné podoby diplomové práce: 02/2015

Doporučený rozsah práce: 60-80 stran

Klíčová slova: Dopravní nehoda, řidič, alkohol, drogy, přestupek, trestný čin, účastník silničního provozu, motorové vozidlo, nemotorové vozidlo

Doporučené zdroje informací:

1. BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEIDL, A. Zákon o silničním provozu s komentářem. Praha: Lenka Buštová Venice Music Production, 2012. ISBN 978-801-904270-3-7
2. HINDLS, R. -- SEGER, J. -- HRONOVÁ, S. *Statistika pro ekonomy*. Praha: Professional publishing, 2006. ISBN 80-86419-99-1.
3. HIRT, Miroslav a kol. Dopravní nehody v soudním lékařství. Praha: GRADA, 2012. 151s. ISBN 978-80-247-4308-0
4. CHMELÍK, J. Vyšetřování silničních dopravních nehod. Ministerstvo vnitra ČR, odbor personální práce a vzdělávání PČR. Úřad vyšetřování pro Českou republiku.
5. KALINA, Kamil a kol. Drogy a drogové závislosti 1. 1 vyd. Praha: Úřad vlády České republiky, 2003. 319s. ISBN 80-86734-05-6
6. NOVOTNÝ, Oto, ZAPLETAL, Josef a kol. Kriminologie. 2. vyd. Praha: ASPI, 2004. 451s. ISBN 80-7357-026-2
7. PORADA, V. A KOLEKTIV. Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi. Vysokoškolská právnická učebnice, 2000 ISBN 80-7201-212-6
8. SVÁTOŠOVÁ, L., KÁBA, B. Statistické metody II. Praha: ČZÚ v Praze, Provozně ekonomická fakulta v Praze, 2008. 105 s. ISBN 978-80-213-1736-9.
9. SVÁTOŠOVÁ, L., KÁBA, B. Statistické metody I. Praha: ČZÚ v Praze, Provozně ekonomická fakulta v Praze, 2008. 132 s. ISBN 978-80-213-1672-0.
10. ŠTÁBLOVÁ, Renata a kol. Drogy v silniční dopravě, Praha: Policejní akademie ČR, 2003. 87s. ISBN 80-7251-114-9

Předběžný termín obhajoby: 2015/16 ZS - PEF

Elektronicky schváleno: 21. 10. 2015  
**prof. Ing. Libuše Svatošová, CSc.**  
Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno: 11. 11. 2015  
**Ing. Martin Pelikán, Ph.D.**  
Děkan

### Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Statistická analýza působení návykových látek na nehodovost v silniční dopravě v České republice" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dostupných statistických údajů z Policejního prezidia České republiky, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu literatury na konci práce. Jako autorka uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 27.11.2015

---

## Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala doc. Ing. Marii Prášilové, CSc. za trpělivost a cenné rady.

# Statistická analýza působení návykových látek na nehodovost v silniční dopravě v České republice

---

## Statistical analysis of addictive substances impact upon the accident rate in CR road traffic

### Souhrn

Užívání návykových látek se výrazně promítá do chodu naší společnosti a ovlivňuje tak mnoho důležitých činností. Současná drogová scéna v České republice má negativní vliv na situaci v silniční dopravě. Se zvyšujícím se počtem uživatelů návykových látek souvisí i vyšší výskyt řidičů řídících pod vlivem návykových látek a počet dopravních nehod, způsobených takto ovlivněnými řidiči. Cílem diplomové práce bylo pomocí statistické analýzy zhodnotit vývoj počtu dopravních nehod v ČR v letech 2006 - 2014 způsobených viníky pod vlivem návykových látek. Pozornost byla zaměřena na vývoj této nehodovosti v jednotlivých krajích a dnech v týdnu. Hodnocení nehodovosti pod vlivem návykových látek bylo provedeno podle jednotlivých účastníků silničního provozu. Pozornosti neunikla ani délka řidičské praxe viníka nehody a hlavní příčiny samotných nehod. Dále byla zachycena tendence vývoje v oblasti drog a zjištěných hladin alkoholu u viníka nehody. Pro vlastní práci byla použita data z databáze Policejního prezidia ČR a z dotazníkového šetření. Na podkladě provedených analýz byly formulovány návrhy a doporučení ke snížení dopravní nehodovosti pod vlivem návykových látek a zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

**Klíčová slova:** dopravní nehoda, řidič, alkohol, drogy, přestupek, trestný čin, účastník silničního provozu, motorové vozidlo, nemotorové vozidlo, návykové látky, bodový systém

### Abstract

Using of addictive substances is strongly reflected in functioning of our society and affects a lot of important activities. Current drug scene in the Czech Republic has got negative impact onto the situation in road-traffic. With the increasing number of addictive substances users is connected higher occurrence of drivers driving under the influence of

addictive substances and the number of traffic accidents caused by this way affected drivers. The aim of the thesis was to use statistical analysis for evaluation of trends in the number of traffic accidents in the Czech Republic in 2006-2014 years that was caused by culprits under the influence of addictive substances. Attention has been paid to the trend of accident rates in various regions and in days of week. Accident rate evaluation caused by drivers under the influence of addictive substances has been performed by each road users. I have also focused on the driving practice length of the culprits and the main causes of accidents itself. Furthermore, trends in drugs and alcohol level found among the culprits has been recorded. For the thesis itself the data from the database of the Police Presidium of Czech Republic have been used. On the base of performed analyzes the proposals and recommendations to reduce traffic accidents under the influence of addictive substances and increase of road safety have been formulated.

**Keywords:** road accident, driver, alcohol, drugs, driving offence, criminal offence, road user, motor vehicle, motorless vehicle, addictive substances, scoring system

## Obsah

1	ÚVOD .....	5
2	CÍL PRÁCE A METODIKA PRÁCE .....	7
	2.1. Cíl práce .....	7
	2.2. Metodika .....	7
3	LITERÁRNÍ REŠERŠE .....	11
	3.1. Doprava jako součást moderní společnosti .....	11
	3.1.1. Ekonomické vlivy dopravy .....	11
	3.2. Dopravní právo .....	12
	3.3. Legislativa upravující bezpečnost silničního provozu .....	14
	3.4. Bodový systém .....	16
	3.5. Dopravní nehoda .....	19
	3.5.1. Silniční dopravní nehoda .....	19
	3.5.2. Příčiny dopravní nehody .....	20
	3.5.3. Šetření dopravní nehody .....	22
	3.6. Návykové látky v silniční dopravě .....	24
	3.6.1. Rozdělení návykových látek .....	24
	3.6.2. Vliv návykových látek na schopnosti řidiče bezpečně řídit vozidlo .....	25
	3.7. Dopravně bezpečnostní politika .....	29
	3.7.1. BESIP .....	30
4	CHARAKTERISTIKA ČESKÉ REPUBLIKY Z HLEDISKA ŘEŠENÉ PROBLEMATIKY .....	31
	4.1. Dopravní infrastruktura v ČR .....	31
	4.2. Ekonomické ztráty spojené s nehodovostí .....	32
	4.3. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu .....	32
	4.4. Návykové látky v České republice .....	33
	4.5. Aktuální legislativa v oblasti návykových látek .....	34
	4.6. Srovnání s ostatními státy Evropské unie .....	35
5	ANALÝZA DOSAŽENÝCH VÝSLEDKŮ .....	36
	5.1. Vývoj dopravních nehod v ČR v letech 2006 - 2014 .....	37
	5.2. Vývoj počtu nehod pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2006-2014 .....	39
	5.3. Vývoj počtu nehod pod vlivem návykových látek podle krajů .....	43
	5.4. Rozdělení nehodovosti pod vlivem návykových látek podle dnů v týdnu .....	44
	5.5. Příčiny dopravních nehod zaviněných pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2010-2014 .....	45
	5.6. Podíl nehod pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2006-2014 podle závažnosti následků .....	47
	5.7. Rozdělení dopravních nehod způsobených pod vlivem návykových látek podle kategorie viníků .....	51
	5.8. Vývoj zjištěného alkoholu a drog u viníka dopravní nehody .....	54
	5.9. Délka praxe u viníků nehod pod vlivem návykových látek .....	57
	5.10. Analýza výsledků dotazníkového šetření .....	60
	5.10.1. Výsledky dotazníkového šetření .....	62
	5.11. Navrhovaná opatření .....	66
	5.11.1. Prevence .....	66
	5.11.2. Represe .....	69
6	ZÁVĚR .....	71
7	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ .....	74



7.1.	Literární zdroje .....	74
7.2.	Internetové zdroje .....	76
7.3.	Oficiální dokumenty .....	77
8	SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ A TABULEK.....	78
9	PŘÍLOHY .....	82

# 1 Úvod

*„Opilý muž, který byl navíc pod vlivem pervitinu, najížděl na Jesenicku v noci z neděle na pondělí do policistů. Hlídka se ho snažila zastavit, muž však na výzvy nereagoval. Po zastavení vozidla byla u řidiče provedena dechová zkouška. U muže byla naměřena hladina 1,47 promile alkoholu.“<sup>1</sup>*

Návykové látky jsou známy tak dlouho, jako lidstvo samo. Již v dávné minulosti byly tyto látky schopny ovlivnit lidské chování, myšlení, jednání a prožívání. V rané době lidské pospolitosti byly tyto látky používány „mastičkáři“ a na přelomu 19. a 20. století byly předepisovány lékařem jako „léčiva“. Heroin pro svůj zklidňující účinek a kokain jako anestetikum.

Užívání návykových látek se zásadním způsobem promítá do mnoha důležitých činností, které člověk vykonává. Mezi tyto činnosti, při kterých může dojít k ohrožení života, zdraví nebo ke způsobení škody, lze bezpochyby zařadit řízení vozidla. Vzhledem k tomu, že obliba užívání návykových látek, především drog, v České republice roste, promítá se tento trend i do oblasti silniční dopravy. Policií ČR je odhalováno stále více řidičů řídicích vozidlo pod vlivem návykových látek a šetřeno více dopravních nehod způsobených řidičem, který byl v době vzniku dopravní nehody pod vlivem alkoholu nebo drog. Při řízení vozidla musí být řidič plně koncentrován a nezkresleně vnímat situaci v silničním provozu, která se odehrává kolem něj, musí být schopen adekvátně reagovat. Tyto schopnosti řidiče však návykové látky negativně ovlivňují. Řízení pod vlivem návykových látek patří mezi nejčastější příčiny ovlivnění řidiče motorového vozidla, které vede k dopravní nehodě, často s velmi závažnými důsledky na zdraví a na životech jejich účastníků. Ačkoli Česká republika dříve patřila k disciplinovaným zemím, pokud jde o podíl návykových látek při dopravních nehodách, přítomnost alkoholu v krvi účastníků silničního provozu se stala zejména počátkem 90. let významným faktorem ovlivňujícím nehodovost. Počet usmrcených a těžce zraněných při nehodách s účastí alkoholu u viníka nehody vzrostl počátkem 90. let dokonce ještě výrazněji než celkový počet usmrcených (jejich podíl z celkového počtu dosáhl téměř 16 %), u těžce zraněných vzrostl také velice výrazně (na téměř 20 %).

---

<sup>1</sup> <<http://www.tyden.cz/rubriky/domaci/krimi>>

Návykové látky patří mezi nedílnou součást dopravní problematiky a jako takové představují složité, v současné době odbornou veřejností relativně sledované téma, které prostupuje mnoha oblastmi. Zájem společnosti na bezpečném silničním provozu stojí výše, než právo jedince usednout za volant co nejdříve po užití návykových látek. Námětem diplomové práce jsou silniční dopravní nehody způsobené viníkem pod vlivem návykových látek.

## **2 CÍL PRÁCE A METODIKA PRÁCE**

### **2.1. Cíl práce**

Cílem diplomové práce bylo pomocí statistické analýzy vyhodnotit vliv návykových látek na nehodovost v silniční dopravě v České republice v letech 2006 – 2014. V uvedeném období byl sledován celkový vývoj dopravních nehod a nehod způsobených viníkem pod vlivem návykových látek v České republice. Pozornost byla zaměřena na vývoj této nehodovosti v jednotlivých krajích a dnech v týdnu. Hodnocení nehodovosti pod vlivem návykových látek bylo provedeno podle jednotlivých účastníků silničního provozu. Pozornosti neunikla ani délka řidičské praxe viníka nehody a hlavní příčiny samotných nehod. Dále byla šetřena tendence vývoje v oblasti drog a zjištěných hladin alkoholu u viníka nehody. Byl pozorován vývoj způsobených hmotných škod i osobních následků při dopravních nehodách způsobených pod vlivem návykových látek. Na základě provedených analýz byly formulovány návrhy a doporučení pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

V práci diplomové práce bylo provedeno dotazníkové šetření.

### **2.2. Metodika**

Při zpracování diplomové práce budou použity údaje z databáze Policie České republiky, z Ministerstva dopravy České republiky, ze Statistického úřadu a z Národního monitorovacího střediska pro drogy a závislosti a vlastního dotazníkového šetření.

#### **Analýza časových řad**

Zkoumání jevů v čase je jednou z nejdůležitějších metod ve statistice. Časovou řadou se rozumí posloupnost věcně a prostorově srovnatelných dat, která jsou jednoznačně uspořádána z hlediska času ve směru minulost – přítomnost. Analýzou časových řad se rozumí soubor metod, které slouží ke slovnímu popisu těchto řad a k předvídání jejich budoucího chování.

## Elementární charakteristika časových řad

Elementární charakteristiky časových řad slouží k charakterizování dynamiky vývoje ukazatelů v časových řadách neboli zkoumání rychlosti změn hodnot sledovaného ukazatele v závislosti na čase.

První absolutní diference:  $d_{1i}$  – absolutní přírůstek nebo úbytek zkoumaného ukazatele v určitém období proti období bezprostředně předcházejícímu

$$d_{1i} = y_i - y_{i-1}$$

kde  $y_i$  = hodnota sledovaného roku

kde  $y_{i-1}$  = hodnota předchozího roku

Druhá absolutní diference:  $d_{2i}$  udává, o kolik byl následující přírůstek větší nebo menší než předcházející

$$d_{2i} = d_i - d_{i-1}$$

koeficient růstu:  $k_i$  charakterizuje relativní postupnou rychlost změn hodnot v časové řadě.

$$k_i = y_i / y_{i-1} \quad i = 2, 3, \dots, n.$$

Vyjádříme-li koeficient růstu v %, mluvíme o tempu růstu.

### Průměrný koeficient růstu:

Za celou časovou řadu lze určit průměrný koeficient růstu, definovaný jako geometrický průměr jednotlivých koeficientů

$$\bar{k} = \sqrt[n-1]{\frac{y_n}{y_1}}$$

### Bazický index:

Pro porovnání hodnot ukazatele ke stejnému období (bázi) dostáváme řadu indexů.

$$I_{i/0} = \frac{y_i}{y_0}$$

## Rozbor závislosti kvalitativních znaků

Metody statistické analýzy kvalitativních znaků se používají k ověření platnosti hypotéz. Pomocí kontingenčních tabulek se zjišťuje existence závislosti mezi určenými proměnnými.

### Kontingence

Vztah dvou nebo více kvalitativních znaků, z nichž je alespoň jeden znakem množným, vymezuje kontingence. Jednotlivé znaky se zaznamenávají do kontingenční tabulky. V kontingenční tabulce se k určení závislosti mezi porovnávanými znaky používá  $\chi^2$  test nezávislosti znaků. Získáme ho z rozdílu skutečných (empirických) četností  $n_{ij}$  a teoretických četností  $n_{oj}$ .

Teoretické četnosti vyjádříme součinem okrajových četností vyděleným celkovým rozsahem prověřovaného souboru. Vypočteme je pomocí níže uvedeného vzorce.

Teoretické četnosti:

$$n_{oj} = \frac{n_i \times n_j}{n}$$

Teoretické četnosti musí při použití  $\chi^2$  testu nezávislosti splňovat stanovené podmínky. Ani jedna z teoretických četností nesmí být menší jak 1 a podíl těchto četností nemůže být menší než 5 a nesmí překročit povolených 20 %. Pokud nejsou splněny uvedené podmínky v tabulce teoretických četností, nelze test použít přímo, ale je nutné spojit slabé skupiny. Sloučení se provádí buď spojením řádků, nebo sloupců tak, aby jejich sloučení bylo logické a věcné v souladu s dobrým komentářem.

Testové kritérium  $\chi^2$  testu nezávislosti:

$$\chi^2 = \sum_{i=1}^k \sum_{j=1}^m \frac{(n_{ij} - n_{oj})^2}{n_{oj}}$$

Hodnota vypočteného testového kritéria se porovná s kritickou hodnotou  $\chi^2_{\alpha (k-1)(m-1)}$ , kde **k** prezentuje počet obměn prvního a **m** druhého znaku.

Pokud je  $\chi^2 > \chi^2_{\alpha(k-1)(m-1)}$ , v takovém případě se nulová hypotéza o nezávislosti zamítá. Sílu závislosti v kontingenční tabulce lze určit pomocí Pearsonova koeficientu kontingence.

Pearsonův koeficient kontingence:

$$C = \sqrt{\frac{\chi^2}{\chi^2 + n}}$$

### **Asociace**

Vztah dvou kvalitativních alternativních statistických znaků zkoumá asociace. Výsledek třídění je seřazen do asociační tabulky o rozměrech  $2 \times 2$ , kde vnitřní pole tabulky vyhovují uspořádání shodnému podle obou znaků a okrajové, neboli marginální četnosti zobrazují výsledky členění dle jednoho znaku.

Testové kritérium  $\chi^2$  testu nezávislosti:

$$\chi^2 = \frac{n \times (ad - bc)^2}{(a + b)(a + c)(b + d)(c + d)}$$

Vypočtená hodnota testového kritéria se porovnává s kritickou hodnotou  $\chi^2_{\alpha(1)}$ , kterou nalezneme v tabulkách  $\chi^2$  rozdělení. V případě, že  $\chi^2 > \chi^2_{\alpha(1)}$  se nulová hypotéza o nezávislosti zamítá.

V případě určení závislosti mezi zkoumanými znaky v asociační tabulce lze určit sílu této závislosti pomocí koeficientu asociace. Nulová hodnota koeficientu značí nezávislost znaků a hodnota 1 či -1 pak vyjadřuje úplnou závislost znaků.

Koeficient asociace V:

$$V = \frac{ad - bc}{\sqrt{(a + b)(a + c)(b + d)(c + d)}}$$

Zdroj Statistické metody.

## 3 LITERÁRNÍ REŠERŠE

### 3.1. Doprava jako součást moderní společnosti

Doprava je nejstarší základní činností člověka, která má mimořádný význam pro rozvoj každé společnosti, především pro rozvoj národního hospodářství. V obecném pojetí představuje doprava soubor činností, pro pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách a přemísťování materiálu a osob dopravními prostředky nebo dopravními zařízeními<sup>2</sup>. Doprava přispívá k růstu hospodářských aktivit, ovlivňuje hustotu osídlení oblastí a regionů a je důležitá pro ochranu a obranu státu nebo státních společenství. Doprava má také vliv na rozvoj osobnosti. Uspokojuje potřebu lidí na změnu prostorového bytí, rozvíjí lidský kapitál a zajišťuje určitou kvalitu života. Doprava patří mezi nejrychleji se rozvíjející sektor národního hospodářství. Největší nárůst probíhá v oblasti osobní dopravy.

Nejzákladnější dělení dopravy je podle prostředí, ve kterém doprava probíhá:

- pevnina – silniční, železniční, pěší, potrubní,
- voda – vnitrozemská, námořní,
- vzduch – letecká.

#### 3.1.1. Ekonomické vlivy dopravy

Do velké míry se na financování dopravní infrastruktury podílí stát, který zajišťuje její údržbu, vytváří právní normy a zajišťuje dopravní obslužnost.

Pro financování dopravy existuje několik ekonomických nástrojů, kterými jsou především:

- poplatky a daně (dálniční známky, mýtné, parkovné, poplatky za vjezd nadměrných nákladů, poplatky za vjezd do městských center atd.),
- spotřební a silniční daň (silniční daň a daň z pohonných hmot),
- pojistné (zákonné pojištění).

---

<sup>2</sup> PORADA, V. a kol., *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*, s. 5



Mezi další zdroje financování dopravy patří dotace a daňové úlevy<sup>3</sup>.

S vývojem společnosti se bohužel ukazuje, že kromě společenské prospěšnosti dopravy má i některé negativní stránky, které ohrožují člověka a jeho životní prostředí a tím i jeho existenci. Za negativní se převážně považuje hluchost, znečišťování ovzduší emisemi z výfukových plynů, znečišťování vod, kontaminace půdy při výstavbách nových pozemních komunikací, narušení rázu krajiny, havárie a odpady z dopravy (vrakoviště)<sup>4</sup>.

### **3.2. Dopravní právo**

Počátky automobilové výroby jsou v naší zemi spojeny především s firmami NW Niesseldorfer Wagenbau Fabriks (později Tatra), Laurin a Klement nebo Praga a městem Liberec. V roce 1893 dovezl baron Theodor von Liebig do Liberce první automobil Benz Victoria a rozhodně netušil, že tím zakládá dnes již více než stoletou motoristickou historii a to nejen Liberecka. S rozvojem automobilismu vyvstala potřeba dát právní rámec chování na silnicích. Na počátku to byla pouze obyčejová pravidla, která byla uplatňována jen v jednotlivých státech. Čím dál tím rozšířenější cestování do zahraničí si však žádalo unifikaci dopravních předpisů napříč zeměmi. Uvedené vedlo k úsilí o formování mezinárodního dopravně bezpečnostního právního vědomí a k vytvoření prvních mezinárodních úmluv. V roce 1909 se v Paříži<sup>5</sup> konala mezinárodní konference, na které byla přijata Mezinárodní smlouva o jízdě automobily, tzv. Pařížská automobilová konvence. Nově vzniklé Československo přijalo tuto konvenci, jako první mezinárodní dohodu pro provoz automobilů a motocyklů. Mnohem podrobnější úprava byla vyhlášena v roce 1926 na mezinárodní konferenci v Paříži. Obsahem této úmluvy byly některé zcela zásadní legislativní úpravy, které se přímo dotýkaly všech hlavních faktorů ovlivňujících bezpečnost silničního provozu. Jednalo se např. o zavedení mezinárodních řidičských průkazů, technickou způsobilost vozidel a jednotném označování nebezpečných úseků silnic (první dopravní značky). Tato úmluva byla Československem přijata v roce 1930. Další konference, s účastí Československa, se uskutečnila v 1931 v Ženevě<sup>6</sup> s názvem

---

<sup>3</sup> ADAMEC, V. a kol., *Doprava, zdraví a životní prostředí*, s. 160

<sup>4</sup> ADAMEC, V. a kol., *Doprava, zdraví a životní prostředí*, s. 160

<sup>5</sup> KOPECKÝ, Z.-HOŘÍN, J.-PAVLÍČEK, K. *Kapitoly z mezinárodního a evropského dopravního práva*, s. 6.

<sup>6</sup> KOPECKÝ, Z.-HOŘÍN, J.-PAVLÍČEK, K. *Kapitoly z mezinárodního a evropského dopravního práva*, s. 7.

Evropská konference o jízdě silniční. Nejdůležitějším výstupem z ní byla tzv. Úmluva o unifikaci silniční signalizace, ve které byly dopravních značky rozděleny do několika kategorií včetně jejich vyobrazení. Zde se také Československo smluvně zavázalo, že po vzoru sousedních států se začne jezdit vpravo. Tehdy veškeré změny v dopravě spojené se změnou směru měly být provedeny do roku 1936. Z důvodu značných finančních nákladů, které se změnou souvisely, bylo však toto rozhodnutí neustále odkládáno. A tak ke změně směru jízdy došlo násilně až obsazením Československa německými vojsky v roce 1939. Pravostranný provoz byl tehdy zahájen ve tři hodiny ráno dne 26. 3. 1939. V září 1939 bylo v naší zemi vydáno Ministerské nařízení č. 242/1939 Sb., o chování v silniční dopravě. Tento předpis, stejně jako mnoho jiných, bylo nutné z praktických důvodů ponechat v platnosti i po osvobození Československa.

Po skončení druhé světové války došlo k velikému nárůstu silniční dopravy po celém světě. Jistě stojí za povšimnutí, že poválečné Československo přijalo do zákona č. 56/1950 Sb., o provozu na veřejných silnicích, a do prováděcích vyhlášek Úmluvu o silničním provozu a Protokol o silniční signalizaci, která byla přijata na Konferenci spojených národů v roce 1949 v Ženevě<sup>7</sup>. Z důvodu politických změn po roce 1948 však tyto změny nebyly veřejně publikovány. Ženeva se poté stala po dlouhá léta místem konferencí, kde byly přijímány nové doplňující úmluvy, z nichž např. Úmluva o vzájemném uznávání homologací vozidel a dílů z roku 1958 platí dodnes. V dalších letech byly otázky bezpečnosti silničního provozu v mezinárodním měřítku projednávány spíše na úrovni Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů (EHK OSN) a dále na Evropské konferenci ministrů dopravy (CEMT). Následně ke konci dvacátého století se zmíněné téma přesunulo na půdu Evropské unie. V EHK OSN se touto problematikou zabývá Výbor pro vnitrozemskou dopravu, který uzavřel několik úmluv v této oblasti. Výčet těch nejzákladnějších příkladů promítnutí mezinárodních úmluv a směrnic do právní úpravy účinné v dnešní ČR, dává představu o trvalé kontinuitě, kterou mezinárodní dopravní právo dokázalo prosadit a udržet v celém období vývoje motorizace Evropy.

---

<sup>7</sup> KOPECKÝ, Z.-HOŘÍN, J.-PAVLÍČEK, K. *Kapitoly z mezinárodního a evropského dopravního práva*, s. 13-21.

### 3.3. Legislativa upravující bezpečnost silničního provozu

V současné době je stěžejním zákonem upravující pravidla provozu na pozemních komunikacích Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, který je platný od 19. října 2000. Byl nesčetněkrát novelizován a po různých změnách je stále v platnosti.

Zákon o provozu na pozemních komunikacích vymezuje především práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích. Stanovuje pravidla provozu na pozemní komunikaci, pro účastníky provozu na pozemní komunikaci, stanovuje příslušné skupiny řidičského oprávnění pro řízení motorových vozidel, řidičské průkazy, registr řidičů a určuje pravomoc a působnost orgánů státní správy a Policie České republiky ve věcech provozu na pozemních komunikacích. S novelou, která vstoupila v platnost 1. 7. 2006, byl zaveden bodový systém, který přesně specifikuje systém přestupků a trestního jednání v dopravě. Od 1. 8. 2011 byly v souladu s vládní koncepcí reformy správního trestání do zákona o provozu na pozemních komunikacích začleněny skutkové podstaty přestupků a správních deliktů, které byly dříve obsaženy v § 22 zákona 200/1990 b., o přestupcích.<sup>8</sup>

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v ustanovení § 2 definuje základní terminologické pojmy.

**Pozemní komunikace** – je cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto využití a jeho bezpečnosti. Pozemní komunikace se dělí na dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace.<sup>9</sup>

**Účastník provozu na pozemních komunikacích** – za účastníka provozu na pozemních komunikacích se podle zákona o provozu na pozemních komunikacích považuje každá osoba, která se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích. Za účastníka provozu na pozemní komunikaci nejčastěji považujeme řidiče motorového vozidla, cyklistu a chodce.

---

<sup>8</sup> BUŠTA, P. KNĚŽÍNEK, J., SEDL, A., *Zákon o silničním provozu s komentářem*, s. 6

<sup>9</sup> Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

**Řidič** – je dle ustanovení § 2 odst. zákona provozu na pozemních komunikacích, ta osoba, která řídí v provozu na pozemní komunikaci motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti.<sup>10</sup>

Řízení vozidla po pohybové stránce je ovládání volantu, brzdy spojky, plynu a řadicí páky. Jde o soustavu úkonů, nazývanou dynamický stereotyp, která se v různých variantách stále znovu opakuje a jejichž prvky a charakteristické sledy jsou postupně, na individuálně různé úrovni, automatizovány. Řidič musí být dostatečně tělesně a duševně způsobilý a v potřebném rozsahu musí ovládat řízení vozidla a předpisy o silničním provozu.<sup>11</sup> Tyto jeho znalosti jsou ověřovány při skládání odborné zkoušky pro získání řidičského oprávnění.

**Motorové vozidlo** – je nekolejové vozidlo poháněné vlastní pohonnou jednotkou a trolejbus.

**Nemotorové vozidlo** – je vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, jedná se například o jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo.

**Dopravní nehoda** – dle ustanovení § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, je dopravní nehoda událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie, nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.

**Usmrcená osoba** - je osoba, která zemřela na místě, nebo do 30 dnů na následky zranění při dopravní nehodě.<sup>12</sup>

**Zraněná osoba** – je osoba, která nebyla usmrcena, ale utrpěla zranění jako následek nehody se zraněním, pro něž je nutné lékařské ošetření.<sup>13</sup>

---

<sup>10</sup> Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, § 2

<sup>11</sup> PORADA, V. a kol., *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*, s. 35

<sup>12</sup> AUTORSKÝ KOL. CDV., *Bezpečnost silničního provozu aktuální poznatky*, s. 71

<sup>13</sup> AUTORSKÝ KOL. CDV., *Bezpečnost silničního provozu aktuální poznatky*, s. 71

### 3.4. Bodový systém

Vláda České republiky se usnesením č. 394 ze dne 28. dubna 2004 připojila v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu k ambicióznímu cíli zemí EU snížit počet usmrcených v silničním provozu do roku 2010 na 50% stavu z roku 2002 tj. na 650 osob.

Bodový systém byl v České republice zapracován do právních předpisů a je v platnosti od 1. července 2006 v novele zákona č. 411/2005 Sb., o silničním provozu. Jeho cílem je především výchovný a preventivní dopad na řidiče, který se opakovaně dopouští porušování zákona. Je zde stanovena jasná soustava postihů, kterými může být řidič potrestán za dopravní přestupek, za každý přestupek je stanoven konkrétní počet bodů a tím je možné předejít případné korupci. Bodový systém účelně postihuje i ty řidiče, kteří neplatí uložené pokuty, protože jeho princip není založen na platební schopnosti přestupce. Bodový systém však nemá sankční povahu, je chápán spíše jako preventivní opatření, které má za úkol motivovat řidiče, aby dodržovali pravidla silničního provozu a nepáchali dopravní přestupky. Bodový systém v České republice má svá specifika:

- týká se pouze řidičů motorových vozidel,
- počet bodů za spáchaný přestupek je stanoven v příloze zákona,
- bodové hodnocení je v rozmezí od 2 do 7 bodů,
- body se načítají maximálně do počtu 12 bodů,
- podmínkou pro záznam bodů do karty řidiče je pravomocné rozhodnutí, či bloková pokuta,
- při spáchání více přestupků téhož pachatele se zaznamená počet bodů za ten nejpřísněji postižitelný přestupek v bodovém hodnocení<sup>14</sup>.

V praxi to znamená, že za spáchaný přestupek nebo trestný čin bude řidič postižen sankcí pokuty, popřípadě zákazem činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel podle zákona a současně ještě, bude-li se jednat o přestupek nebo trestný čin spadající do bodového hodnocení, bude řidiči přičten určený počet bodů. Při dosažení maximálního taxativně daného počtu dvanácti bodů pozbývá řidič na dobu jednoho roku všechna

---

<sup>14</sup> SCHROTER, Z., *Nová pravidla a bodový systém*, s. 25

řidičská oprávnění a je povinen odevzdat řidičský průkaz. Ten mu bude vrácen, pokud splní zákonem stanovené podmínky, jednou z nich je podrobení se dopravně psychologickému vyšetření a přezkoušení z odborné způsobilosti<sup>15</sup>.

### **Bodový systém v Německu**

V Německu byl bodový systém zaveden už v roce 1974, platí i pro řidiče s cizí státní příslušností a je založen na principu přičítání bodů. Podle druhu dopravního přestupku jsou body přičítány v rozmezí 1 až 7 bodů. Řidič, který dosáhne počtu 18 bodů, pozbyde řidičské oprávnění<sup>16</sup>.

### **Bodový systém v Polsku**

Pokud se řidič v Polsku dopustí dopravního přestupku, je mu uložena pokuta a přidělen příslušný počet bodů, a to v rozmezí 1 až 10. Jestliže řidič dosáhne počtu 24 bodů v období dvanácti po sobě jdoucích kalendářních měsíců, musí se podrobit vykonání testů<sup>17</sup>.

### **Bodový systém na Slovensku**

Na Slovensku bodový systém nebyl dosud zaveden, postihy za dopravní přestupky jsou však značně přísné. Jestliže řidič na Slovensku v průběhu jednoho roku více než třikrát spáchá dopravní přestupek, může pozbyt řidičské oprávnění a to na dobu, dokud úspěšně neabsolvuje nové testy z řízení motorových vozidel. U cizinců je v takovém případě vysloven zákaz řízení motorových vozidel na Slovensku. Řidič, který zavíní v průběhu pěti let více než tři dopravní nehody, pozbyde řidičské oprávnění a to na dobu 1-5 let<sup>18</sup>.

---

<sup>15</sup> SCHROTER, Z., *Nová pravidla a bodový systém*, s. 25

<sup>16</sup> <[www.bodovysystem.cz/zakladni-principy-fungovani](http://www.bodovysystem.cz/zakladni-principy-fungovani)>

<sup>17</sup> <[www.bodovysystem.cz/zakladni-principy-fungovani](http://www.bodovysystem.cz/zakladni-principy-fungovani)>

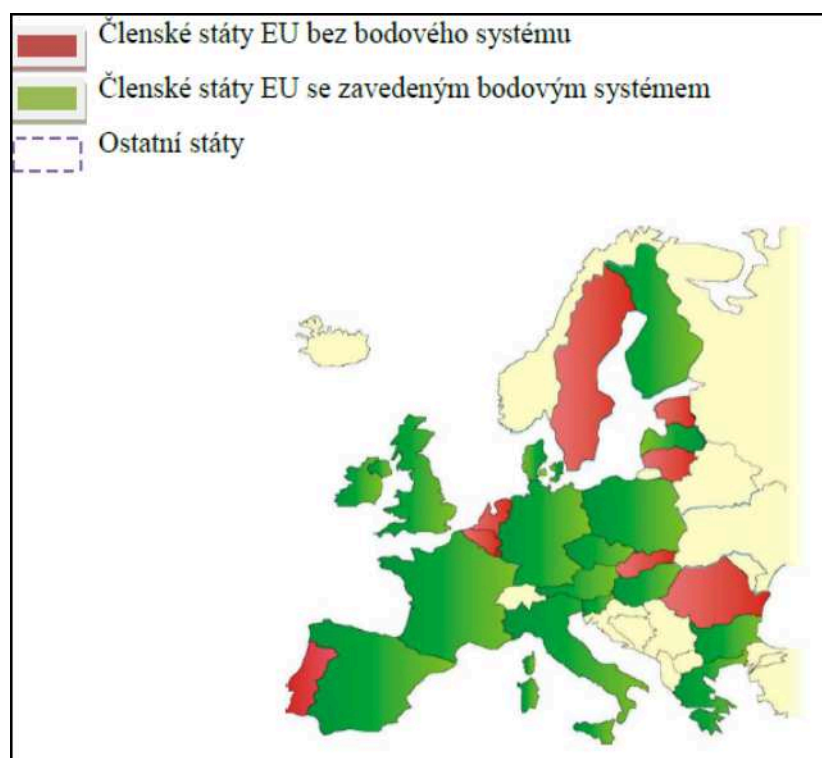
<sup>18</sup> <[www.bodovysystem.cz/zakladni-principy-fungovani](http://www.bodovysystem.cz/zakladni-principy-fungovani)>

## Bodový systém v Maďarsku

Platnost bodového systému je v Maďarsku od roku 2001. Body jsou za spáchání dopravního přestupku odečítány, počet odečtených bodů je od 1 do 5 až do 9 bodů podle závažnosti spáchaného dopravního přestupku. V případě odečtu všech osmnácti bodů v průběhu dvou let je přestupci vysloven zákaz činnosti na dobu 6 měsíců a po uplynutí stanovené sankce je povinen absolvovat kurz v autoškole.

Následující obrázek 1 prezentuje státy se zavedeným bodovým systémem a státy bez bodového hodnocení v rámci členských států EU.

**Obrázek 1 Bodový systém v zemích EU v roce 2014**



Zdroj: Ministerstvo dopravy

### 3.5. Dopravní nehoda

Rozvoj dopravy s sebou kromě negativních stránek ohrožujících člověka nepřímo, přináší i moment přímého poškození hmotných statků, nebo ohrožení zdraví a života člověka. Chování účastníků silničního provozu má značný vliv na vznik krizové situace v silničním provozu, jejímž vyvrcholením je dopravní nehoda se všemi svými následky<sup>19</sup>. Za krizovou situaci, jinak také nazývanou rizikovou nebo nehodovou, považujeme takovou situaci v silničním provozu, kdy dochází k ohrožení některého z účastníků. K dopravní nehodě může dojít chybou nebo nepozorností řidiče. Může jít také o předvídatelnou či nepředvídatelnou událost nebo jev. Příčinou dopravní nehody může být také technická závada. Bohužel většina dopravních nehod je způsobena selháním lidského činitele. Jeho neukázněným jednáním a nezodpovědným postojem účastníků dopravy a v neposlední řadě i jiných osob.<sup>20</sup>

#### 3.5.1. Silniční dopravní nehoda

Pojem silniční dopravní nehoda je definován ustanovení § 47 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Silniční dopravní nehoda vzniká následkem porušení podmínek stanovených zákonem o provozu na pozemních komunikacích.

#### **Základními znaky dopravní nehody jsou:**

- **neočekávanost**, ale velmi často předvídatelnost nehody. Dopravní nehody jsou neočekávané a náhlé, avšak u některých účastníků silničního provozu, vzhledem k jejich jednání, je lze očekávat,<sup>21</sup>
- **událost v silničním provozu**, událost vzniklá v místě, kde platí pravidla silničního provozu, tedy dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace. Dále se

---

<sup>19</sup> CHMELÍK, Jan., *Dopravní nehody*, s. 17

<sup>20</sup> ŠTIKAR, J. a kol., *Psychologie v dopravě*, s. 220

<sup>21</sup> PORADA, V. a kol., *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*, s. 104



jedná o událost vzniklou pohybem vozidla, přičemž se může jednat o vozidlo motorové i nemotorové<sup>22</sup>,

- **přímá souvislost s provozem vozidla** u silničních dopravních nehod hraje také velkou roli to, zda vozidlo při vzniku dopravní nehody plnilo svůj účel, tedy jelo po pozemní komunikaci. Přitom je zcela jedno, zda se jedná o vozidlo motorové, nemotorové, tramvaj, povoz nebo kolo, roli nehraje ani to, zda bylo vozidlo řízeno řidičem nebo jelo bez něj<sup>23</sup>. Dopravní nehoda musí být spojena s provozem na pozemní komunikaci. O dopravní nehodu se nejedná například, když na stojící vozidlo spadne strom nebo padající kámen ze skály<sup>24</sup>,
- **způsobení škody na životě nebo zdraví osob nebo na majetku** je dalším znakem dopravních nehod. O dopravní nehodu se nejedná, pokud nenastane škodní následek. V případě, že dojde k úmrtí nebo zranění osob, je povinností o nehodě neprodleně vyrozumět i policii, která provede šetření<sup>25</sup>.

### 3.5.2. Příčiny dopravní nehody

Řízení vozidla představuje složitý komplex smyslových, nervových, duševních a motorických pohybů. Ty jsou z části řízeny vědomě a z části podvědomě. Momentální psychický a fyzický stav řidiče má vliv na schopnost bezpečně řídit vozidlo. Každá dopravní nehoda na konkrétním místě je výsledkem působení mnoha faktorů, které se v daném okamžiku nepříznivě vyskytnou a přispějí ke vzniku nehody. Jen malá část nehod je zapříčiněna jen jednou jedinou okolností.<sup>26</sup> Dle Centra dopravního výzkumu je více než 93 procent dopravních nehod způsobeno selháním lidského činitele. Dalšími faktory jsou pozemní komunikace a technika vozidel. Mezi nejvýznamnější příčiny chybného jednání člověka v dopravní situaci patří návykové látky, užívání některých léků, únava, nedostatek

---

<sup>22</sup> PORADA, V. a kol., *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*, s. 104

<sup>23</sup> PORADA, V. a kol., *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*, s. 104

<sup>24</sup> CHMELÍK, Jan., *Dopravní nehody*, s. 17

<sup>25</sup> CHMELÍK, Jan., *Dopravní nehody*, s. 17

<sup>26</sup> AUTORSKÝ KOL. CDV., *Bezpečnost silničního provozu aktuální poznatky*, s. 20

znalostí, nedostatek zručností a pohybových dovedností, porušený zdravotní stav nebo nedostatky v osobnostních vlastnostech<sup>27</sup>.

### **Hlavní příčiny dopravních nehod:**

- **nepřiměřená rychlost** – nepřizpůsobení rychlosti řidičem vozidla stavu vozovky a jeho povrchu, tj. mokrý povrch, sníh, námraza, náledí. Jako další je nepřizpůsobení rychlosti řidičem vozidla dopravně-technickému stavu vozovky, jako je zatáčka, křižovatka, pozvolný nebo příčný sklon a dále pak nepřizpůsobení rychlosti řidičem vozidla povětrnostním podmínkám a viditelnosti, kterými jsou mlha, déšť, sněžení,
- **nesprávné předjíždění** – nejčastější jsou nehody zaviněné předjížděním vlevo vozidla, které odbočuje vlevo, dále pak předjíždění bez dostatečného bočního odstupu. Nesprávné předjíždění bez dostatečného rozhledu a tím ohrožení protijedoucího vozidla,
- **nedání přednosti v jízdě** – nerespektování dopravní značky „Dej přednost“ nedání přednosti na komunikaci, nedání přednosti při přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého, nedání přednosti vozidlu přijíždějícímu zprava,
- **nesprávný způsob jízdy** – zavinění dopravní nehody v důsledku nedodržení bezpečné vzdálenosti, nedostatečná pozornost při řízení vozidla, nesprávné otáčení nebo couvání, jízda po nesprávné straně komunikace,
- **technická závada vozidla zaviněná řidičem** – většinou se jedná o nesprávné uložení nákladu, uvolnění kola, závadu na závěsu pro přívěs nebo nezajištěné bočnice<sup>28</sup>.

Další důležitou skupinou dopravních nehod podle hlavní příčiny tvoří dopravní nehody způsobené viníkem, který byl v době vzniku dopravní nehody pod vlivem

---

<sup>27</sup> VYKOPALOVÁ, H., *Psychologie v dopravě*, s. 53

<sup>28</sup> PORADA, V. a kol., *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*, s. 108

návykových látek. Viníky těchto nehod jsou, řidiči motorových i nemotorových vozidel, chodci a jiní účastníci silničního provozu.<sup>29</sup>

### 3.5.3. Šetření dopravní nehody

Postup policie při šetření dopravní nehody je stanoven závazným pokynem policejního prezidenta č. 160 ze dne 4. prosince 2009. Mezi prvotní a nutná opatření, která jsou stanovena v hlavě II. článku 41 patří:

- poskytnutí první pomoci a zajištění ošetření zraněných osob,
- odstranění hrozícího nebezpečí vzniklého dopravní nehodou,
- podání informací operačnímu středisku policie zda nejde o mimořádnou událost,
- zajištění označení a zajištění místa dopravní nehody,
- zjištění totožnosti účastníků dopravní nehody,
- obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu,
- provedení dechové zkoušky u účastníků dopravní nehody, v případě podezření provedení testu na návykové látky a následné odborné lékařské vyšetření,
- provedení lustrace vozidel, která mají účast na dopravní nehodě<sup>30</sup>.

Při šetření dopravní nehody se policisté zaměřují na zjištění příčiny vzniku dopravní nehody a na odhalení a zadokumentování přestupků nebo jiných trestných činů v silniční dopravě. V rámci šetření dopravní nehody je řidič, který měl účast na dopravní nehodě podroben dechové zkoušce a v případě podezření i testu na návykové látky.

Dechová zkouška je prováděna certifikovanými digitálními dechovými analyzátory alkoholu v dechu. Těmito analyzátory se měří hladina alkoholu, zachyceného v dechu řidiče, podle kterého se stanoví hladina alkoholu v krvi. Tyto alkotestry jsou velmi přesné, díky elektrochemickému senzoru, vyvinutému speciálně pro tento účel. Od roku 2009 je v ČR zavedena průkazná dechová zkouška. Dechová zkouška je podle nejnovější

---

<sup>29</sup> PORADA, V. a kol., *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*, s. 108

<sup>30</sup> Závazný pokyn č. 160 policejního prezidenta

judikatury dostatečným důkazem nejen pro správní, ale i pro trestní řízení a není proto nutné konat lékařské vyšetření.

Jelikož drogová problematika v silniční dopravě v posledních letech začala nabývat na významu, může být v rámci šetření dopravní nehody u řidiče proveden orientační test na návykové látky. Ten je prováděn jednorázovou detekční soupravou Drugwipe5, Drugwipe5+ a Drugwipe5S, ze slin nebo potu řidiče. Tento test je pouze orientační. V případě, že je tento orientační test na drogy pozitivní, je u řidiče provedeno lékařské vyšetření, kdy z odebraného vzorku krve je znalcem v oboru toxikologie stanoveno množství a druh drogy, kterou je řidič ovlivněn.

V případě, že je hlídkou policie při šetření dopravní nehody zjištěno, že viník byl v době vzniku nehody pod vlivem návykové látky, dopustil se svým jednáním přestupku nebo trestného činu.

**Přestupek** - je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v zákoně o přestupcích nebo v jiném zákoně.<sup>31</sup>

**Trestný čin** - je protiprávní čin, který trestní zákon označuje za trestný a který vykazuje znaky uvedené v takovém zákoně<sup>32</sup>. Trestné činy v dopravě jsou nejčastěji spojeny s vážnějšími dopravními nehodami nebo konzumací alkoholu. Mezi typické trestné činy v spáchané v silničním provozu nebo jiném druhu dopravy patří: Ohrožení pod vlivem návykové látky, usmrcení z nedbalosti, těžké ublížení na zdraví z nedbalosti, ublížení na zdraví z nedbalosti, obecné ohrožení a maření výkonu úředního rozhodnutí.<sup>33</sup>

Obliba užívání návykových látek, především drog, v České republice roste a výrazně se promítá do oblasti silniční dopravy. Policií ČR je odhalováno stále více řidičů řídících vozidlo pod vlivem návykových látek a šetřeno více dopravních nehod způsobených řidičem, který byl v době vzniku dopravní nehody pod vlivem alkoholu nebo drog.

---

<sup>31</sup> Zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích ve znění pozdějších předpisů, § 2

<sup>32</sup> Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník; § 13 odst. 1

<sup>33</sup> Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

### **3.6. Návykové látky v silniční dopravě**

Obecně se za návykovou látku považuje každá přírodní nebo syntetická látka ovlivňující psychický, somatický a sociální stav uživatele, který vede při dlouhodobém užívání ke snížení kontroly nad jejím užíváním až k psychické a somatické závislosti<sup>34</sup>.

Termín návyková látka je pro účely trestního práva definován v § 130 zákona č. 40/2009 Sb., trestního zákoníku. Podle tohoto ustanovení se za návykovou látku považuje alkohol, omamné látky, psychotropní látky a ostatní látky, které nepříznivě ovlivňují psychiku člověka nebo jeho ovládací a rozpoznávací schopnosti nebo sociální chování. Tyto látky mají také bezprostředně negativní vliv na činnost řízení motorového i nemotorového vozidla.

Zákon č. 167/1998 Sb., o návykových látkách a o změně některých dalších zákonů je klíčovým právním předpisem pro interpretaci drogových deliktů.

#### **3.6.1. Rozdělení návykových látek**

Dnešní společnost všeobecně rozděluje návykové látky na měkké a tvrdé drogy. Toto rozdělení je dáno rizikem účinku na uživatele. Jedná se o to, jak rychle se jedinec stane závislým nebo jak rychle je zasažen jeho organismus. Riziko u tvrdých drog je mnohem větší<sup>35</sup>. Toto rozdělení mi připadá zcestné, neboť cesta uživatele od měkké drogy ke tvrdé droze je velmi krátká. Osoba závislá na drogách chce stále víc. Jak je uvedeno v tabulce 1 mezi legální návykové látky můžeme zařadit ty látky, které jsou společností tolerovány. Nelegální návykové látky pak uvádí Zákon č. 167/1998., o návykových látkách a jeho přílohy.

---

<sup>34</sup> BLAŽEJOVSKÝ, M., *Drogy v dopravě*, s. 9

<sup>35</sup> KALINA, K. a kol., *Drogy a drogové závislosti 1*, s. 151

**Tabulka 1 Rozdělení návykových látek**

<b>Legální návykové látky</b>	<b>Nelegální návykové látky</b>
Alkohol (výrobky z lihu)	Stimulanty (kokainové drogy, amfetaminy, metamfetamin)
Tabák (cigarety, žvýkácký tabák)	Opinoidy a opiáty (morfium, heroin, braun)
Léky – psychofarmaka (sedativa, hypnotika, analgetika)	Cannabinoidy a konopné drogy (marihuana, hašiš)
Těkavé látky (toluen, benzín, lepidla)	Halucinogeny (lysohlávky, LSD)
	Anabolické steroidy
	Taneční a relaxační drogy
	Nové syntetické látky

Zdroj: Kalina, K., Mezioborový glosář pojmů z oblasti drog a drogových závislostí<sup>36</sup>

### **3.6.2. Vliv návykových látek na schopnosti řidiče bezpečně řídit vozidlo**

#### **Alkohol**

V našich podmínkách jsou alkoholické nápoje známy ve třech hlavních formách a to pivo, víno a lihoviny. Podle zákona č. 379/2005 Sb., o opatřeních k ochraně před škodami působenými tabákovými výrobky, alkoholem a jinými návykovými látkami a o změně souvisejících zákonů, se alkoholem rozumí i jiný nápoj, pokud obsahuje více než 0,5 objemového procenta alkoholu § 2 písm. k) zákona č. 379/2005 Sb. Česká republika patří dlouhodobě v celosvětovém žebříčku mezi státy s nejvyšší spotřebou alkoholu, resp. alkoholických nápojů. Nadměrná pravidelná konzumace alkoholických nápojů se u nás týká přibližně 25 % dospělé mužské populace a 5 % žen<sup>37</sup>.

Vliv alkoholu na lidský mozek je různý. Po požití může mít alkohol u některých jedinců povzbuzující účinek, u někoho zklidňující účinek a snížení pozornosti<sup>38</sup>. Alkohol,

<sup>36</sup> KALINA, K. a kol., *Mezioborový glosář pojmů z oblasti drog a drogových závislostí*, s. 32.

<sup>37</sup> KALINA, K. a kol., *Drogy a drogové závislosti 1*, s. 151

<sup>38</sup> AUTORSKÝ KOL. CDV., *Bezpečnost silničního provozu aktuální poznatky*, s. 164

jako neurotický jed, po požití působí nejprve na centrální nervový systém. Ovlivňuje psychiku člověka, což vede ke změně emocí. Zvyšuje se sebedůvěra a tendence riskovat.

Při řízení vozidla pod vlivem alkoholu ubývá schopnost soustředit se, zhoršuje se odhad vzdálenosti, řidič nepřesně rozeznává pohybující se světla a prodlužuje se jeho reakční čas a zhoršuje se jeho postřeh. Dochází ke zhoršené akomodaci oka a reakci na přechod ze světla do tmy, což má vliv zejména při řízení v noci. U řidiče se může také projevit tzv. tunelové vidění, kdy není schopen vnímat okraje zorného pole. Může dojít také k poruše motoriky, která se projevuje v koordinaci drobnějších pohybů, nebo schopnosti udržet rovnováhu. Nejčastější příčiny dopravních nehod pod vlivem alkoholu jsou vysoká a nepřiměřená rychlost, nerespektování dopravního značení a světelné signalizace, nedání přednosti v jízdě, riskantní způsob jízdy – nebezpečné předjíždění a nepřiměřené manévrování s vozidlem, opožděná reakce na změny v dopravním prostředí nebo na překážku<sup>39</sup>.

Při řízení vozidla alkohol ovlivňuje schopnosti řidiče i v nízkých hladinách. Užití alkoholu před jízdou zvyšuje pravděpodobnost dopravní nehody i závažnost zranění při dopravní nehodě. Alkohol je zodpovědný zhruba za desetinu dopravních nehod a 30 % zranění při dopravních nehodách<sup>40</sup>.

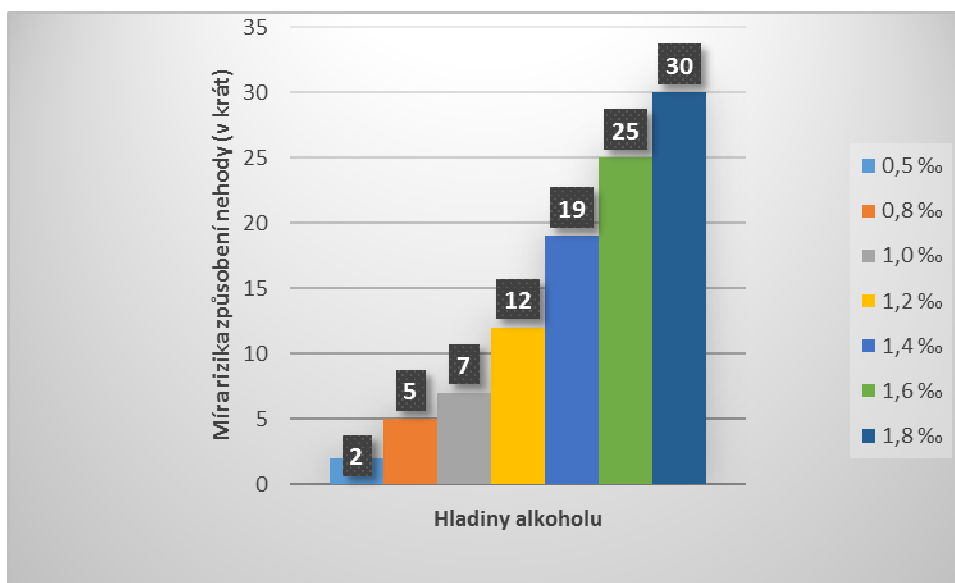
Riziko způsobení dopravní nehody řidičem pod vlivem alkoholu je vyjádřeno v obrázku 2. Taktéž užití více drog nebo jejich kombinace s alkoholem představuje zvýšené riziko pravděpodobnosti zavinění dopravní nehody.

---

<sup>39</sup> HIRT, M. a kol., *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*, s. 97-98

<sup>40</sup> KALINA, K. a kol., *Drogy a drogové závislosti 1*, s. 151

**Obrázek 2 Míra rizika zavinění dopravní nehody řidičem pod vlivem alkoholu**



Zdroj: Besip

V tabulce 2 jsou uvedeny negativní účinky alkoholu na schopnosti řidiče, ten v různých hladinách snižuje schopnost bezpečně řídit vozidlo.

**Tabulka 2 Vliv alkoholu na řidiče**

<b>Etanol (alkohol) - dále je vliv etanolu rozdělen do kategorií podle jeho koncentrace v krvi (‰)</b>	0,2 až 0,5 g/kg	Prokazatelné zhoršení schopnosti řídit. Přibývá tendence riskovat, roste nepřiměřená sebedůvěra; zhoršuje se schopnost rozeznat pohybující se světla a odhadnout vzdálenost; řidič si neuvědomuje svůj stav naopak má sklon se přeceňovat a riskovat.
	0,5 až 0,8 g/kg	Pronikavé prodloužení reakčního času (zhoršení postřehu). Roste přeceňování vlastních schopností, oči se obtížně přizpůsobují přechodu ze světla do tmy a naopak, horší se vnímání barev (červená!), zhoršuje se schopnost soustředění; poruchy rovnováhy, které mají prakticky význam zejména u motocyklistů a cyklistů; dále se zhoršuje odhad vzdálenosti.
	0,8 až 1,2 g/kg	Zhoršení schopnosti vnímat okraje zorného pole (tzv. tunelové vidění), přibývá další zhoršování soustředění, další prodloužení reakčního času; roste bezohlednost při řízení.
	1,2 a více g/kg	Další snížení schopnosti řídit vozidlo - poruchy soustředění, prodloužení reakčního času, další úbytek rovnováhy i nekritičnosti; zhoršení schopnosti orientace. I velmi zkušený řidič se v tomto stavu může dopustit hrubých chyb - např. sešlápnutí plynu místo brzdy.

Zdroj: Zaostřeno na drogy 2/2008

Není pochyb o tom, že alkohol zůstane v České republice v silničním provozu nejnebezpečnější drogou.



U zemřelých aktivních účastníků silniční dopravy byl v České republice mimo alkoholu nejčastěji zjišťován pervitin, kanabinoidy a benzodiazepiny<sup>41</sup>.

### **Metamfetamin (pervitin)**

patří do skupiny stimulačních návykových látek, které mají stimulační účinek na centrální nervový systém. Tato droga je oblíbená především u mladé generace, a to v souvislosti s kulturními akcemi a adrenalinovými zážitky. Zvýšený pocit sebevědomí po intoxikaci metamfetaminem posouvá hranice pudu sebezáchovy. Lidé pod vlivem této návykové látky často řídí motorová vozidla, závodí v nočních hodinách ulicemi měst a jsou tak velmi nebezpeční svému okolí<sup>42</sup>.

### **Marihuana**

pochází z rostliny konopí a je jednou z nejstarších pěstovaných rostlin. Marihuana má dlouhodobou historii v užívání jako lék proti bolesti. V současné době se marihuana těší oblibě zejména u mladé generace, a to mezi mládeží ve věku 15-18 let. Marihuanu užívají jak současní tak budoucí řidiči. Riziko, že budou řídit vozidlo pod vlivem této drogy, je tomu přímo úměrné<sup>43</sup>.

### **Benzodiazepiny**

jsou velkou skupinou látek používaných zejména jako hypnotika a antidepresiva. Benzodiazepiny mají sedativní a obecně tlumící účinek na centrální nervovou soustavu. To se projevuje únavou a ospalostí, neschopností plné koncentrace, zpomalením reflexů a myšlení. V České republice jsou benzodiazepiny prokazovány asi u 4 % řidičů, kteří zahynou při dopravní nehodě<sup>44</sup>.

---

<sup>41</sup> MORAVČÍK,V. a kol. ,*Výroční zpráva o stavu ve věcech drog v České republice v roce 2013*, s. 116

<sup>42</sup> BLAŽEJOVSKÝ, M., *Drogy v dopravě*, s. 31

<sup>43</sup> BLAŽEJOVSKÝ, M., *Drogy v dopravě*, s. 35

<sup>44</sup> HIRT,M. a kol., *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*, s. 108

V tabulce 3 jsou uvedeny další nelegální návykové látky spolu s účinky, které mohou vyvolat u řidiče vozidla.

**Tabulka 3 Vliv nelegálních návykových látek na řidiče**

Droga	Účinek
<b>Konopné látky (marihuana, hašiš)</b>	Zkrácení reakčního času, snížení pozornosti, bezstarostnost, snížená schopnost udržet trajektorii (střední čáru). Negativní dopady mohou být kompenzovány snížením rychlosti.
<b>Halucinogeny</b>	Poruchy orientace, poruchy vnímání barev a tvarů, agresivita, snížení pudu sebezáchovy. Při komplexních halucinacích je chování řidiče naprosto nevyzpytatelné
<b>Stimulancia (amfetaminy, kokain, extáze)</b>	Riskování, rychlá jízda, vybočování z jízdního pruhu a ze silnice, vlnovitá jízda. Časté jsou kolize ve velké rychlosti
<b>Opiáty (heroin)</b>	Zpomalení reflexů, prodloužení reakčního času, podcenění rizikových situací. Zcela neschopni řízení jsou řidiči při syndromu z odnětí
<b>Sedativa (antidepresiva, anxiolytika, např. Benzodiazepiny)</b>	Snížení pozornosti, útlum až spánek. Velkým problémem zůstává nedostatečné poučení pacienta o nežádoucích účincích medikace.

Zdroj: Zaostřeno na drogy 2/2008

### 3.7. Dopravně bezpečnostní politika

Filozofii bezpečnosti lze obecně vyjádřit jako dlouhodobou vizi ideálního dopravního systému, kde je minimalizován počet dopravních nehod a je eliminován počet jejich vážných osobních následků. Vývoj nehodovosti, příčiny vzniku dopravních nehod ovlivňuje celá řada faktorů. Základním faktorem pro snížení nehodovosti a snížení následků dopravních nehod je prevence. Pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti silničního provozu je prevence nezbytná, ale zvyšovat bezpečnost silničního provozu lze pouze za předpokladu, že se nebude jednat o snahu několika málo subjektů, ale bude chápán širokou veřejností jako problém celospolečenský a do jeho řešení se zapojí všichni, kteří mohou být svým dílem i chováním nápomocni.<sup>45</sup>

<sup>45</sup> AUTORSKÝ KOL. CDV., *Bezpečnost silničního provozu aktuální poznatky*, s. 29

### 3.7.1. BESIP

Hlavním koordinačním subjektem bezpečnostní politiky v České republice je BESIP – bezpečnost silničního provozu. Oddělení BESIP provádí prevenci v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Zajišťuje dopravní výchovu, metodickou činnost, podklady ke kampaním, jejich vyhodnocení, realizuje preventivní projekty a aktivity zaměřené na jednotlivé účastníky silničního provozu, organizuje zasedání a koordinaci Rady vlády, vyhodnocení a aktualizaci strategie. Dnes je BESIP integrální součástí Ministerstva dopravy, odboru komunikace s veřejností. BESIP úzce spolupracuje s ostatními orgány státní správy, působící v oblasti prevence dopravních nehod a prostřednictvím svých regionálních pracovníků zajišťuje preventivní aktivity v regionech, městech a obcích. BESIP se především soustřeďuje na prevenci v oblasti působení na lidského činitele. Pořádá celostátní kampaně a pracuje na různých projektech. Mezi nejznámější projekty každoroční kampaně zaměřené na snížení počtu dopravních nehod pod vlivem návykových látek, které jsou pod záštitou Ministerstva vnitra, patří:

- nedej drogám šanci,
- jezdíme bez alkoholu a drog,
- nech ty klíčky v kapse,
- léto za volantem.<sup>46</sup>

Cílovou skupinou těchto kampaní jsou především mladí řidiči, studenti. Na tyto kampaně navázalo Ministerstvo dopravy dalšími kampaněmi, zaměřenými převážně na řidiče do 25 let. Nejznámějšími kampaněmi jsou: „Domluvme se“, „The Action“, „Nemyslíš, zaplatíš“<sup>47</sup>. Aktuální kampaní Besipu, je kampaň „Děláš to taky“. Tato kampaň je zaměřena na všechny účastníky silničního provozu, kteří by se měli vždy chovat bezpečně a ohleduplně. A toto základní pravidlo musí dospělí dětem nejen vysvětlovat, ale musí jim jít především sami příkladem.

---

<sup>46</sup> <<http://www.czrso.cz>>

<sup>47</sup> <<http://www.ibesip.cz>>

## 4 CHARAKTERISTIKA ČESKÉ REPUBLIKY Z HLEDISKA ŘEŠENÉ PROBLEMATIKY

### 4.1. Dopravní infrastruktura v ČR

Dopravní infrastrukturu silniční dopravy tvoří dálnice a silnice, které spojují města a vesnice a tvoří páteř silniční dopravy. Kdyby jich nebylo, nemohli bychom jezdit autem, autobusem, na motocyklech a mnohdy ani na obyčejném kole. Celková délka silnic a dálnic na území ČR činí necelých 56 000 km. Silnice se dělí do tříd, a to podle svého významu. Silnice první třídy tvoří přibližně devítinu celkové délky silniční sítě. Pod silnice 1. třídy spadají i rychlostní silnice, kterých bylo zatím vybudováno 460 km. Dohromady je v ČR podle posledních údajů 1234 km rychlostních komunikací (tj. dálnic a rychlostních silnic). Kompletní síť rychlostních komunikací by měla být do budoucna téměř dvojnásobná (dálnice 944 km a rychlostní silnice 1 228 km), ovšem není zatím jasné, kdy bude výstavba dokončena.<sup>48</sup> Hustota dopravní sítě uvedená v tabulce 4, je v jednotlivých krajích různá, stejně tak i třídy silnic.

**Tabulka 4 Přehled délek silnic a dálnic v ČR (v km) rok 2014**

Kraj	Dálnice	Rychlostní	I. Třída	II. Třída	III. Třída	Celkem
Hl. město Praha	10,6	34,266	9,405	29,974		84,245
Středočeský	194,225	152,108	660,422	2385,377	6245,443	9637,575
Jihočeský	40,025	6,682	651,101	1634,517	3816,536	6148,861
Plzeňský	109,238		418,158	1493,72	3109,886	5131,002
Karlovarský		39,945	181,663	467,046	1352,458	2041,112
Ústecký	56,484	28,373	478,422	899,303	2753,529	4216,111
Liberecký		22,157	323,815	486,903	1589,462	2422,337
Královéhradecký	16,753		439,071	894,401	2414,216	3764,441
Pardubický	8,838	3,118	453,018	912,715	2218,206	3595,895
Vysočina	92,478		425,098	1628,715	2936,876	5083,167
Jihomoravský	134,476	25,839	422,067	1468,004	2404,848	4455,234
Olomoucký	36,168	90,516	349,789	925,566	2169,669	3571,708
Zlínský	16,635	16,442	342,904	511,406	1254,426	2141,813
Moravskoslezský	59,887	39,965	618,882	839,819	1895,569	3454,122
ČR	775,807	459,411	5773,815	14577,47	34161,12	55747,62

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic, zpracování vlastní

<sup>48</sup> <<http://vitejtenazemi.cz/>>

## **4.2. Ekonomické ztráty spojené s nehodovostí**

S dopravními nehodami se pojí nemalé celospolečenské ekonomické ztráty. Nejnovější údaje poskytnuté Centrem dopravního výzkumu v Brně hovoří o tom, že výše ztrát v r. 2013 činila nemalých 52,8 mld. korun, což odpovídá cca 1,3 % hrubého domácího produktu za daný rok. Navíc dopad ztrát na státní rozpočet byl ve výši bezmála 21,2 mld. Kč; tato částka činila přes 26 % schodku státního rozpočtu za rok 2013. Dle Centra dopravního výzkumu Brno činila jednotková ztráta na nehodu s usmrcením 19 440 000 korun, u nehody s těžkým zraněním se jednalo o 4 867 700 korun a u nehody se zraněním lehkým o 433 000 korun. Nehoda, jejímž následkem byla pouze hmotná škoda, vyšla na celkových 267 300 korun. Jelikož došlo v roce 2014 o navýšení počtu dopravních nehod ve srovnání s rokem 2013 o 2 %, tento negativní vývoj s sebou přinesl i navýšení celospolečenských ekonomických ztrát ve výši cca 1,66 miliardy korun.<sup>49</sup>

## **4.3. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu**

V České republice se uceleně věnuje problematice silničního provozu „Národní strategie bezpečnosti silničního provozu“, která byla vytvořena mezíresortními skupinami odborníků z Ministerstva vnitra a Policie ČR, Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy, Ministerstva spravedlnosti, Centra dopravního výzkumu a oddělením BESIP, který je integrální součástí Ministerstva dopravy. Tato strategie vytyčuje cíle, základní principy a návrhy konkrétních opatření směřujících k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice. Hlavním cílem je snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a současně oproti roku 2009 snížit o 40 % počet těžce zraněných osob. Specifikace prioritních problémových oblastí byla provedena na základě rozborů vývoje nehodovosti v předchozí dekádě. Jejím smyslem je umožnit zaměření pozornosti na nejrizikovější skupiny účastníků silničního provozu a rovněž tak na nebezpečné způsoby chování. Na základě vyhodnocení předchozí Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2004-2010, porovnání přímých a nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu s evropskými zeměmi a na základě očekávaných trendů a změn podmínek v dopravě byly identifikovány následující prioritní

---

<sup>49</sup> <<http://www.czrso.cz/clanky>>

oblasti nové strategie: děti, chodci, cyklisté, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace a alkohol a jiné návykové látky při řízení.<sup>50</sup>

#### 4.4. Návykové látky v České republice

Návykové látky mají vliv na každodenní chod naší společnosti. Mezi tyto činnosti patří i řízení vozidel, s čímž souvisí i dopravní nehodovost zapříčiněná účastníky silničního provozu, kteří požili návykovou látku. Dle výroční zprávy o drogách z roku 2013, přibližně 23,1 % osob v ČR kouří denně, což představuje odhadem 2 mil. osob. Rizikovou konzumaci alkoholu vykazuje celkem 17 - 20 % české populace, tj. 1,5 - 1,7 mil. dospělých osob, z toho škodlivé pití 5 - 8 % populace, tj. 450 - 700 tis. dospělých osob. V riziku v důsledku užívání konopných látek je cca 2,7 % populace tedy cca 200 tis. osob, kdy ve vysokém riziku se nachází 1,1 % populace, tedy cca 80 tis. osob. Odhadovaný počet tzv. problémových uživatelů drog se opět oproti předchozímu roku mírně zvýšil a dosáhl počtu přibližně 44,9 tis. osob, z toho bylo 34,2 tis. uživatelů pervitinu, 3,5 tis. heroínu a 7,2 tis. uživatelů buprenorfinu. Z celkového počtu tvořili injekční uživatelé drog odhadem 42,7 tis. osob. Problémem je výskyt alkoholu a dalších drog v dopravě. V roce 2013 vzrostl počet zemřelých při nehodách zaviněných pod vlivem návykových látek; kromě alkoholu jde zejména o pervitin.<sup>51</sup> V České republice je nejdostupnější drogou marihuana, vedle ní je dlouhodobě vysoká i dostupnost metamfetaminu (pervitinu). V souvislosti s oběma drogami byl také tradičně zaznamenán nejvyšší počet záchytů drog policií. Podle zpráv EMCDDA (Evropské monitorovací středisko pro drogy a drogové závislosti), patří Česká republika v Evropě mezi země s nejvyšší prevalencí užívání většiny sledovaných drog. V současnosti má zkušenost s marihuanou nejméně polovina mladé populace ve věku 16 až 18 let. V této skupině se pohybují také osoby, které již vlastní řidičská oprávnění a aktivně se účastní provozu na pozemních komunikacích<sup>52</sup>.

S nárůstem počtu uživatelů návykových látek se zvýšil i počet řidičů řídících pod vlivem návykové látky. Vývoj počtu jednotlivých kontrolovaných řidičů ovlivněných návykovou látkou je uveden v tabulce 5.

---

<sup>50</sup> BESIP Ministerstvo dopravy ČR., *NSBSP na období 2011-2020*, s. 12-13.

<sup>51</sup> <[www.drogyinfo.cz](http://www.drogyinfo.cz)>

<sup>52</sup> MORAVČÍK, V. a kol., *Výroční zpráva o stavu ve věcech drog v ČR v roce 2013*, 116

**Tabulka 5 Řidiči pod vlivem návykových látek 2010-2014**

Rok	Alkohol	Drogy
2010	13268	1450
2011	12777	1717
2012	11037	2195
2013	9729	2785
2014	10146	3303

Zdroj: Policejní prezidium, zpracování vlastní

#### **4.5. Aktuální legislativa v oblasti návykových látek**

V České republice platí absolutní zákaz návykových látek pro všechny řidiče bez rozdílu. Zákaz řízení pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek je obsažen v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v ustanovení § 5 odst. 2 písm. b), že „řidič vozidla nesmí řídit vozidlo bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo řídit vozidlo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky“. Tímto jednáním se řidič motorového vozidla dopouští přestupku dle § 125c odst. 1 písm. b) zákona o silničním provozu.

Řidič, který řídí vozidlo ve stavu vylučujícím způsobilost, který si přivodil požitím alkoholu nebo drog se dopouští trestného činu podle § 274 odst. 1 Zákona č. 40/2009 Sb., Trestního zákoníku, Ohrožení pod vlivem návykové látky. Za stav vylučující způsobilost se podle ustálené judikatury Nejvyššího správního soudu považuje zjištěná hladina alkoholu nad 1 ‰.

V rámci represe je takovému řidiči, který byl na základě objektivních důkazů uznán vinným ze spáchání přestupku nebo trestného činu uložena pokuta v rozmezí od 2500,- Kč do 20 000,- Kč a zákaz činnosti spočívající v zákazu řízení motorových vozidel v délce od 6 měsíců do 12 měsíců. Dalším postihem pro neukázněného řidiče, v rámci represe, je záznam bodů v bodovém systému. Za uvedené protiprávní jednání, pokud je zjištěná hladina vyšší jak 0,30 ‰ alkoholu, se řidiči motorového vozidla udělí 7 bodů.

V roce 2014 bylo v rámci bodového systému uděleno 7 bodů 24 198 řidičům, kteří se dopustili přestupku nebo trestného činu v provozu na pozemních komunikacích pod vlivem návykových látek.<sup>53</sup>

#### 4.6. Srovnání s ostatními státy Evropské unie

Do současné doby, jak je uvedeno v tabulce 6, není EU jednotná v povoleném limitu koncentrace alkoholu v krvi řidiče. Nulová hranice je zavedena v Maďarsku, Rumunsku, Slovensku a v České republice. Na druhém pólu jsou pak Malta a Velká Británie, kde jsou v tomto ohledu nejbenevolentnější.

**Tabulka 6 Povolené hladiny alkoholu v krvi řidičů ve vybraných zemích EU**

Hladiny v krvi	Země
0,0 g/kg	Česká republika, Slovensko, Maďarsko, Rumunsko
do 0,2 g/kg	Estonsko, Švédsko, Polsko, Slovinsko
do 0,5 g/kg	Lotyšsko, Itálie, Belgie, Francie, Portugalsko, Německo, Španělsko, Rakousko, Bulharsko, Kypr, Dánsko, Finsko, Irsko, Litva, Lucembursko, Holandsko,
do 0,8 g/kg	Malta, Velká Británie

Zdroj: Besip

V oblasti návykových látek platí také různé limitní hodnoty, při jejich dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovouto návykovou látkou.

<sup>53</sup> <[http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni\\_doprava/Ridicске\\_prukazy](http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicске_prukazy)>



## 5 ANALÝZA DOSAŽENÝCH VÝSLEDKŮ

Řada vyspělých států světa vede statistiky dopravní nehodovosti. Tyto statistiky jsou důležitým podkladem k mezinárodnímu srovnání bezpečnosti v provozu na pozemních komunikacích. Statistika nehodovosti je vedena podle specifických potřeb a možností daného státu, kdy jsou možné národní odlišnosti. Data z dopravních nehod jsou nejprve zaznamenána policií a následně po centrálním zpracování jsou uložena do databáze, kde slouží jako podklad k různým statistikám.

V následující kapitole „analýza dosažených výsledků“ je statistický přehled zpracován z údajů získaných ze systému počítačové evidence nehod v silničním provozu Policejního prezidia ČR. Od roku 1979 podléhaly všechny dopravní nehody statistickému sledování, pro získání úplných statistických dat o nehodách. V průběhu let se tato povinnost měnila, kdy od 1. 1. 2009 vznikla povinnost hlásit dopravní nehodu při způsobené škodě 100 tisíc a více nebo při zranění osoby. Statistika nehodovosti je sledována na základě přímých a nepřímých ukazatelů. Mezi přímé ukazatele bezpečnosti, které souvisí s nehodovostí, patří celkový počet dopravních nehod, počet nehod s osobními následky, usmrcení nebo zranění a hmotné škody vzniklé při nehodách. Z přímých ukazatelů se dále sledují nepřímé ukazatele, které operují s určitými okolnostmi a jevy, které souvisejí s bezpečností a chováním jednotlivých účastníků v provozu na pozemních komunikacích. Za nepřímé ukazatele se považuje užívání návykových látek, rychlostní charakteristiky, telefonování za jízdy, dopravní infrastruktura, užití bezpečnostních pásů a autosedaček atd...

V této části diplomové práce byly hodnoceny údaje a faktory vlivu návykových látek na nehodovost v České republice v letech 2006-2014. Byly použity tyto ukazatele:

- počet dopravních nehod způsobených účastníkem silničního provozu pod vlivem návykových látek s rozdělením na jednotlivé kraje,
- počet nehod zaviněných řidičem motorového vozidla pod vlivem návykových látek,
- počet nehod zaviněných chodcem pod vlivem návykových látek v letech,
- počet nehod zaviněných cyklistou pod vlivem návykových látek v letech,

- počet dopravních nehod dle výše zjištěné hladiny alkoholu v krvi řidiče do 1 ‰ alkoholu a nad 1 ‰ alkoholu,
- počet dopravních nehod zaviněných řidičem pod vlivem drog,
- počet dopravních nehod zaviněných řidičem pod vlivem alkoholu a drog,
- výše škod u dopravních nehod způsobených pod vlivem návykových látek,
- délka řidičské praxe viníka dopravní nehody způsobené pod vlivem návykových látek, rozdělení na muže a ženy a věk řidiče,
- celkové následky vzniklé při dopravních nehodách způsobených pod vlivem návykových látek (smrt, lehce zraněný, těžce zraněný),

Pro získání podkladů, potřebných k formulaci návrhů a doporučení byly, stanoveny následující nulové ( $H_0$ ) hypotézy:

- $H_{01}$ : Nehody způsobené pod vlivem návykových látek nezávisí na délce praxe viníka nehody.
- $H_{02}$ : Nehody způsobené pod vlivem návykových látek nezávisí na četnosti řízení.

## **5.1. Vývoj dopravních nehod v ČR v letech 2006-2014**

Základní obraz o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice a jejich následcích podává tabulka 7, kdy ve sledovaném období bylo způsobeno celkem 1 008 212 dopravních nehod, které byly řešeny Policií České republiky. Nejvíce dopravních nehod bylo šetřeno v roce 2006, a to 187 965. Z důvodu legislativní změny, upravující povinnost oznamování nehody Policii ČR, došlo v následujícím období ke snížení počtu šetřených dopravních nehod o více než polovinu. V roce 2009 bylo oznámeno 74 815 dopravních nehod. Ve srovnání s rokem 2008 bylo šetřeno o 47 % méně dopravních nehod oproti roku 2009. Tento příznivý vývoj nezůstal zachován, jelikož v letech 2012 až 2014 bylo zaznamenáno navýšení počtu nehod. Podle vypočteného průměrného koeficientu růstu 1,04 za dané období se každým rokem zvýšil počet dopravních nehod o 4 %. Dopravní nehodovost v ČR ovlivňuje celá řada faktorů. Vedle obtížně ovlivnitelných přírodních podmínek pak zejména kvalita vozového parku. Průměrné stáří evidovaných vozidel v České republice se nijak výrazně nemění. Dalším důvodem je rozvoj silniční dopravy a zvýšení hustoty dopravních sítí. Ruku v ruce s tímto

trendem roste i zvyšující se počet nových, převážně mladých řidičů. Dopravní nehodovost také ovlivňuje samotné chování účastníků silniční dopravy. V roce 2014 každý den Policie ČR šetřila v průměru 235,2 nehody.

**Tabulka 7 Celkový počet dopravních nehod v ČR v letech 2006-2014**

Rok	Počet nehod	$d_{ij}$	$k_i$	$y_i/y_0$
2006	187965			
2007	182736	-5229	0,97	0,97
2008	160376	-22360	0,88	0,85
2009	74815	-85561	0,47	0,40
2010	75522	707	1,01	0,40
2011	75137	-385	0,99	0,40
2012	81404	6267	1,08	0,43
2013	84398	2994	1,04	0,45
2014	85859	1461	1,02	0,46
průměr	112024		0,93	
Celkem	1008212		$\bar{k}_{2006-2011}=0,84$ $\bar{k}_{2012-2014}=1,04$	

**Zdroj:** Policejní prezidium, vlastní výpočty

Odhad počtu dopravních nehod v letech 2015-2017 je znázorněn v tabulce 8, kdy podle průměrného koeficientu růstu za celé sledované období bude docházet ke snižování počtu nehod. Příčinou může být neustálá modernizace vozového parku nebo zvýšený důraz na preventivní i represivní opatření vůči účastníkům silničního provozu.

**Tabulka 8 Predikce vývoje počtu nehod v ČR v letech 2015-2017**

Rok	Počet nehod
2015	77848
2016	70585
2017	63999

**Zdroj:** Policejní prezidium, vlastní výpočty

## 5.2. Vývoj počtu nehod pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2006-2014

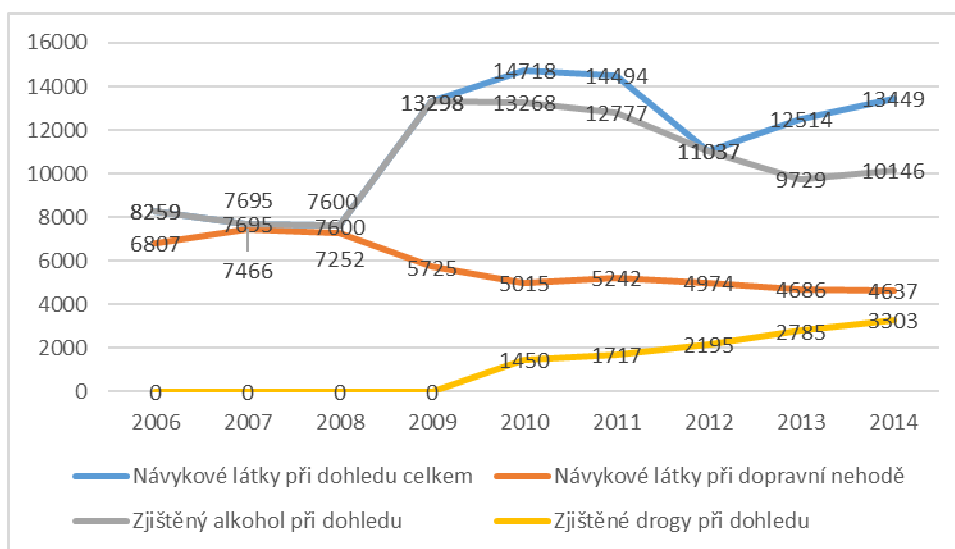
V této kapitole diplomové práce můžeme sledovat vývoj počtu dopravních nehod způsobených viníkem, který byl v době nehody pod vlivem návykové látky. Nejprve bylo provedeno vyhodnocení z pohledu policejních kontrol. V rámci dohledu nad dodržováním bezpečnosti v silničním provozu v letech 2006 - 2014 zjistila policie přítomnost návykových látek u 103 064 řidičů. Jedna polovina těchto řidičů za sledované období způsobila dopravní nehodu. Pro větší přehlednost jsou údaje podle jednotlivých let uvedeny v příloze 1 a 2 této diplomové práce. Jak je vidět v grafu 1 v období roku 2006 – 2008 byl poměr odhalených řidičů motorových vozidel pod vlivem návykových látek v rámci policejního dohledu a řidičů, kteří pod vlivem návykových látek způsobili dopravní nehodu skoro shodný. Příčinou toho bylo, že dechová zkouška a následné lékařské vyšetření nebylo prováděno při běžné dopravní kontrole, ale bylo prováděno až v rámci šetření dopravní nehody hlídkou policie.

Od roku 2009 se počet odhalených řidičů pod vlivem návykových látek zvýšil. Ve srovnání s rokem 2008 došlo k výraznému nárůstu o necelých 75 %. Za tímto markantním skokem stojí rozhodnutí Nejvyššího správního soudu, který ve své judikatuře uznal výsledek orientační dechové zkoušky, provedený certifikovaný analyzátořem alkoholu v dechu a zjištěný podle stanovených podmínek, jako dostatečný důkaz toho, že řidič řídil pod vlivem alkoholu. Díky tomuto rozhodnutí se novelizoval Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, kterým se zjednodušilo samotné dokazování, že řidič byl v době řízení pod vlivem alkoholu. Zjednodušením úkonů, které musela provádět Policie ČR v předchozích letech, vedlo k častějším kontrolám a tím i vyššímu odhalení řidičů pod vlivem alkoholu. Od 1. 1. 2010 byla závazným pokynem policejního prezidenta č. 160 ze dne 4. prosince 2009 zavedena povinná dechová zkouška při běžné kontrole. V rámci dohledu nad bezpečností silničního provozu se počet odhalených řidičů pod vlivem návykových látek za sledované období meziročně zvýšil o 6 %.

Statistické údaje o řidičích pod vlivem alkoholu se vedou již několik let, ale v případě drog tomu tak není. Údaje o řidičích pod vlivem drog se začaly vést v elektronické podobě až od roku 2010, kdy se zvýšil výskyt těchto řidičů. Podle uvedeného grafu 1 v porovnání s alkoholem se jedná o menší podíl řidičů pod vlivem drog,

ale tento trend se zvyšuje. Podrobněji je tento vývoj uveden v příloze 3. Ve srovnání s rokem 2010 do roku 2014 došlo k nárůstu odhalených řidičů pod vlivem drog o více jak dvojnásobek. Podle vypočteného průměrného koeficientu růstu 1,29 došlo k meziročnímu zvýšení počtu odhalených řidičů o 29 %.

**Graf 1 Poměr návykových látek zjištěných u řidičů motorových vozidel v rámci dohledu k nehodovosti pod vlivem návykových látek**

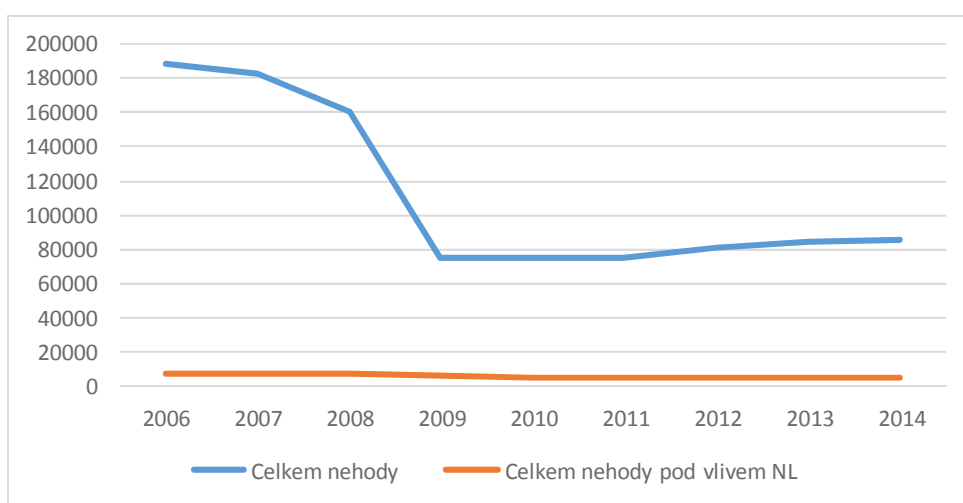


**Zdroj:** Policejní prezidium, zpracování vlastní

V následující části diplomové práce bylo provedeno srovnání celkového počtu dopravních nehod s nehodami způsobenými pod vlivem návykových látek. Podle evidence nehod bylo v letech 2006-2014 všemi účastníky silničního provozu zaviněno 51 804 dopravních nehod pod vlivem návykových látek. Z celkového počtu dopravních nehod bylo více jak 5 % viníků pod vlivem návykových látek. Srovnání těchto nehod s celkovým počtem dopravních nehod ve sledovaném období je znázorněno v grafu 2 a podrobnější vyčíslení je v příloze 4. Z grafického vyjádření se může zdát, že počet nehod pod vlivem návykových látek je k celkovému počtu zanedbatelný, avšak v roce 2009 bylo 8 % nehod zaviněno pod vlivem návykových látek, což znamená, že se v průměru každá 13. dopravní nehoda stala pod vlivem návykových látek. To prokazuje, že řidič pod vlivem návykových látek má sníženou schopnost bezpečně ovládat vozidlo. Od roku 2012 – 2014 se celková nehodovost podle průměrného tempa růstu meziročně zvýšila o 6 %, viz tabulka 7, ale

počet nehod způsobených viníkem pod vlivem návykových látek se snížil. V roce 2014 byla každá 18. dopravní nehoda zaviněna řidičem pod vlivem návykových látek. Jedná se o pozitivní vývoj, který nemusí být reálný, neboť velké procento viníků dopravní nehody pod vlivem návykových látek z místa nehody ujíždí, z obavy přísnějšího postihu, případně nehodu neoznámí.

**Graf 2 Srovnání dopravních nehod způsobených pod vlivem návykových látek k celkovému počtu dopravních nehod v ČR v období 2006-2014**



**Zdroj:** Policejní prezidium ČR, zpracování vlastní

Podle tabulky 9 bylo nejvíce nehod způsobených pod vlivem návykových látek v roce 2007. Ve srovnání s rokem 2006 došlo podle koeficientu růstu ke zvýšení o 9 %. Zavedení bodového systému se pozitivně projevilo v období let 2008 - 2010, kdy došlo podle vypočteného průměrného koeficientu růstu ve výši 0,87, k meziročnímu poklesu o 13 %. Bohužel působení tohoto represivního prvku na neukázněné řidiče nemělo trvalý charakter. Mírný výkyv byl zjištěn v roce 2011, kdy se počet nehod zvýšil o 4 % ve srovnání s rokem 2010. V následném období let 2012 - 2014 byl opět rozpoznán pozvolný pokles. V roce 2014 byl zaznamenán pokles pouze o 49 nehod. Počet dopravních nehod se za celé sledované období meziročně snížil o 5 %. Z dlouhodobého pohledu vývoje těchto nehod se nejedná o příznivý stav. Problém lze spatřovat ve vysoké míře spotřeby návykových látek. V České republice je průměrná roční spotřeba čistého alkoholu 13 litrů na osobu straší 15 let, což je jedna z nejvyšších hodnot na světě. Dle průzkumu WHO

z roku 2010 byla Česká republika na 8. místě v Evropě ve spotřebě alkoholu na jednu osobu. Češi jsou národem piva, kdy tento mok je v rámci složení spotřeby alkoholu v ČR konzumován v 54 %. Na druhém místě je víno a pak lihoviny. Negativní dopad na nehody způsobené viníkem pod vlivem návykových látek má sama společnost a její snižování morálních hodnot. Menší respekt vůči státním i policejním orgánům, špatná vymahatelnost práva a různé komerční společnosti, které parazitují na nedokonalostech zákona a nabízí tak svým klientům možnost vyvinění se ze spáchaného přestupku.

**Tabulka 9 Počet dopravních nehod v ČR pod vlivem návykových látek v letech 2006-2014**

Rok	Počet nehod	$d_i$	$k_i$	$y_i/y_0$
2006	6807			
2007	7466	659	1,097	1,097
2008	7252	-214	0,971	1,065
2009	5725	-1527	0,789	0,841
2010	5015	-710	0,876	0,737
2011	5242	227	1,045	0,770
2012	4974	-268	0,949	0,730
2013	4686	-288	0,942	0,688
2014	4637	-49	0,990	0,681
Průměr	5756		0,932	
celkem	51804		$\bar{k}_{2008-2010}=0,87$	$\bar{k}_{2006-2014} = 0,95$

**Zdroj:** Policejní prezidium, vlastní výpočty

V tabulce 10 je uveden odhad počtu dopravních nehod způsobených pod vlivem návykových látek v letech 2015-2017. Podle průměrného koeficientu růstu bude docházet ke snižování počtu nehod, kdy v roce 2017 by se měl pohybovat počet nehod kolem 3 976. Jedná se o pouhý odhad, jelikož dopravní nehodovost ovlivňuje lidský faktor.

**Tabulka 10 Predikce vývoje počtu nehod zaviněných pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2015-2017**

Rok	Počet nehod
2015	4405
2016	4185
2017	3976

**Zdroj:** Policejní prezidium, vlastní výpočty

### **5.3. Vývoj počtu nehod pod vlivem návykových látek podle krajů**

Pro výpočet tohoto ukazatele byla použita data pro rok 2010-2014 jelikož do roku 2009 bylo pouze osm krajských ředitelství Policie ČR. K 1. 1. 2010 vzniklo 14 krajských ředitelství Policie ČR, která odpovídají územně správnímu členění České republiky. Vývoj dopravních nehod, kdy viník nehody byl pod vlivem návykové látky, je uveden v příloze 5. Podíl nehod podle jednotlivých krajů je ve sledovaném období s mírnými výkyvy stále stejný. V grafu 3 je možné pozorovat podíl jednotlivých krajů na nehodovosti pod vlivem návykových látek za sledované období.

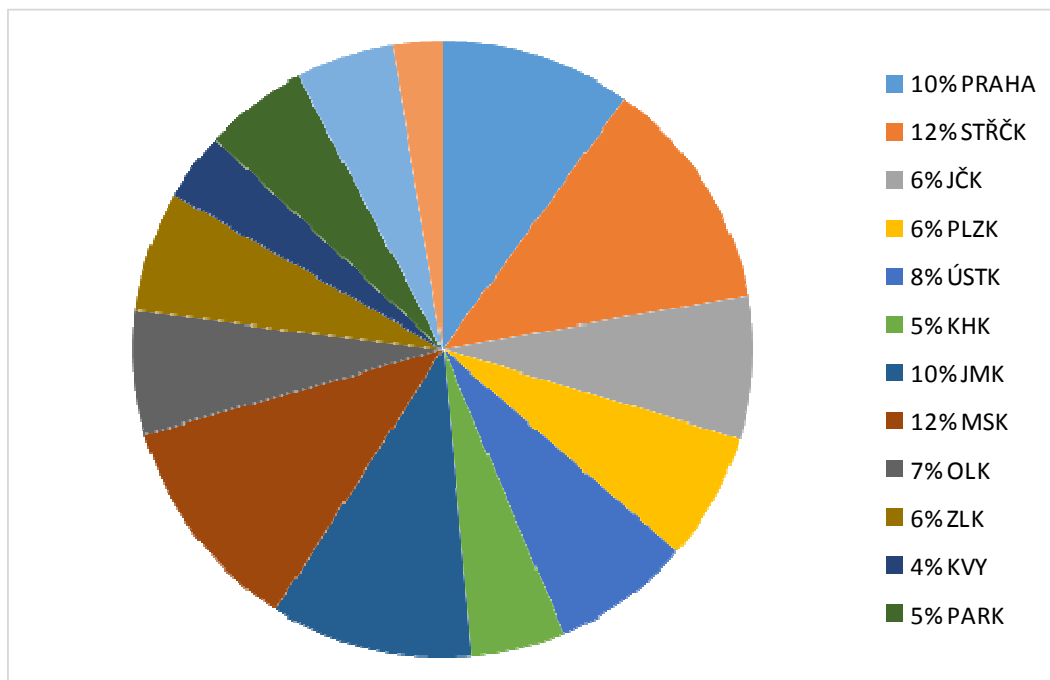
Procentní zastoupení nehod zaviněných pod vlivem návykových látek se územně odlišuje. Nejvyšší podíl těchto nehod byl na území Středočeského a Moravskoslezského kraje. V těchto oblastech viníci pod vlivem návykových látek způsobili 12 % z celkového počtu nehod způsobených pod vlivem návykových látek. Nejvíce nehod ve Středočeském kraji bylo způsobeno v roce 2011 a 2012. Praha a Jihomoravský kraj jsou na druhém místě. Nehodovost pod vlivem návykových látek v Jihomoravském kraji se v roce 2014 ve srovnání s rokem 2013 zvýšila o 12 % díky zvýšené oblibě vinařských stezek.

Nejméně nehod pod vlivem návykových látek ve sledovaném období bylo šetřeno v Karlovarském kraji, kde řidiči způsobili 3 % z celkového počtu nehod způsobených pod vlivem návykových látek.

Regionální rozdíly intenzity nehodovosti jsou ovlivněny řadou faktorů. Mezi ně patří hustota a hierarchie komunikační sítě, kvalita dopravního značení, dovedností a chováním řidičů. Rostoucí intenzita nehodovosti souvisí také s úrovní automobilizace, hustotou osídlení a intenzivnější dojížděnkou do těchto center. Hlavní dopravní tepny mají negativní vliv především ve Středočeském kraji, kde je nejdelší dopravní síť. V těsném zázemí Prahy dosahuje Středočeský kraj trojnásobné intenzity hustoty provozu. Spolu s výše uvedeným souvisí také hustota osídlení jednotlivých krajů a ekonomické zázemí.



**Graf 3 Dopravní nehody pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2010-2014 podle krajů**



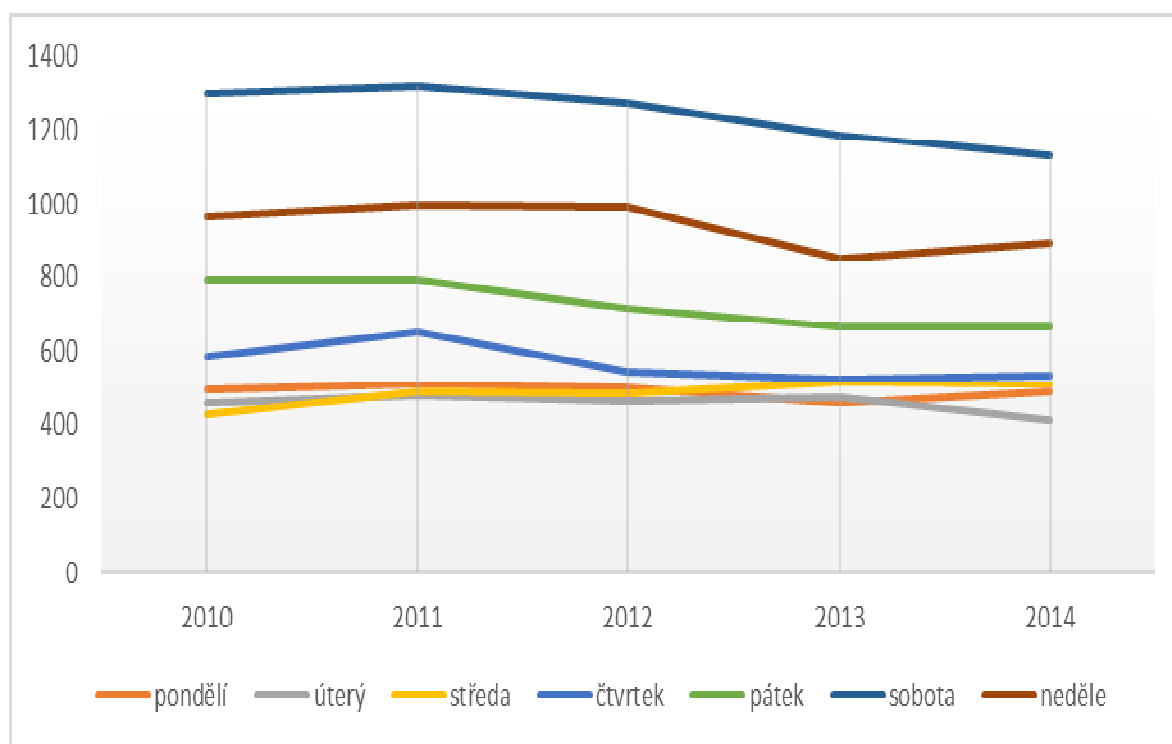
**Zdroj:** Policejní prezidium, vlastní výpočty

#### **5.4. Rozdělení nehodovosti pod vlivem návykových látek podle dnů v týdnu**

Dalším sledovaným ukazatelem dopravní nehodovosti pod vlivem návykových látek bylo srovnání počtu dopravních nehod podle jednotlivých dnů v týdnu. Cílem tohoto šetření bylo zjistit, zda má nějaký den v týdnu podstatný vliv na počet nehod. Pro přehlednost byly jednotlivé vypočtené hodnoty uspořádány do tabulek, které jsou umístěny v příloze 7 této diplomové práce. Z grafu 4 je možné sledovat průběh počtu nehod v jednotlivých dnech týdne za celé sledované období. Podle výpočtů bylo nejméně dopravních nehod pod vlivem návykových látek šetřeno v úterý a to 573 nehod. Nejrizikovějším dnem v týdnu, co do počtu dopravních nehod pod vlivem návykových látek, byla sobota. V sobotu se událo 6 209 dopravních nehod. Rozložení nehod způsobených viníkem pod vlivem návykových látek se ve sledovaném období mírně proměňuje a zvyšuje se četnost těchto nehod na konci pracovního týdne a o víkendech. V pracovních dnech bylo způsobeno 13 651 nehod a více než polovina nehod 10 908 byla

zaviněna ve dnech volna. Právě v těchto dnech probíhá mnoho společenských akcí, koncertů a oslav. To má vliv na vyšší konzumaci návykových látek a také na jejich výskyt v silniční dopravě. Mnoho mladých řidičů, pro navození správné atmosféry užije návykové látky a následně řídí vozidlo.

**Graf 4 Rozbor nehod způsobených pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2010-2014 podle dnů v týdnu**



**Zdroj:** Policejní prezidium, vlastní výpočty

### **5.5. Příčiny dopravních nehod zaviněných pod vlivem návykové látky v ČR v letech 2010-2014**

Podle policejní statistiky mezi nejčastější příčiny dopravních nehod zaviněných pod vlivem návykových látek v období let 2010 – 2014 patří nezvládnutí samotného řízení vozidla a agresivní styl jízdy. Vlivem užití návykové látky ztrácí řidič schopnost bezpečně řídit vozidlo a má tendenci více riskovat. Podrobné vyčíslení je uvedeno v příloze 7 a 8. Pro tento ukazatel bylo vybráno období let 2010-2014, jelikož příčiny dopravních nehod v předchozím období byly sledovány pouze na celkový počet dopravních nehod. Podle

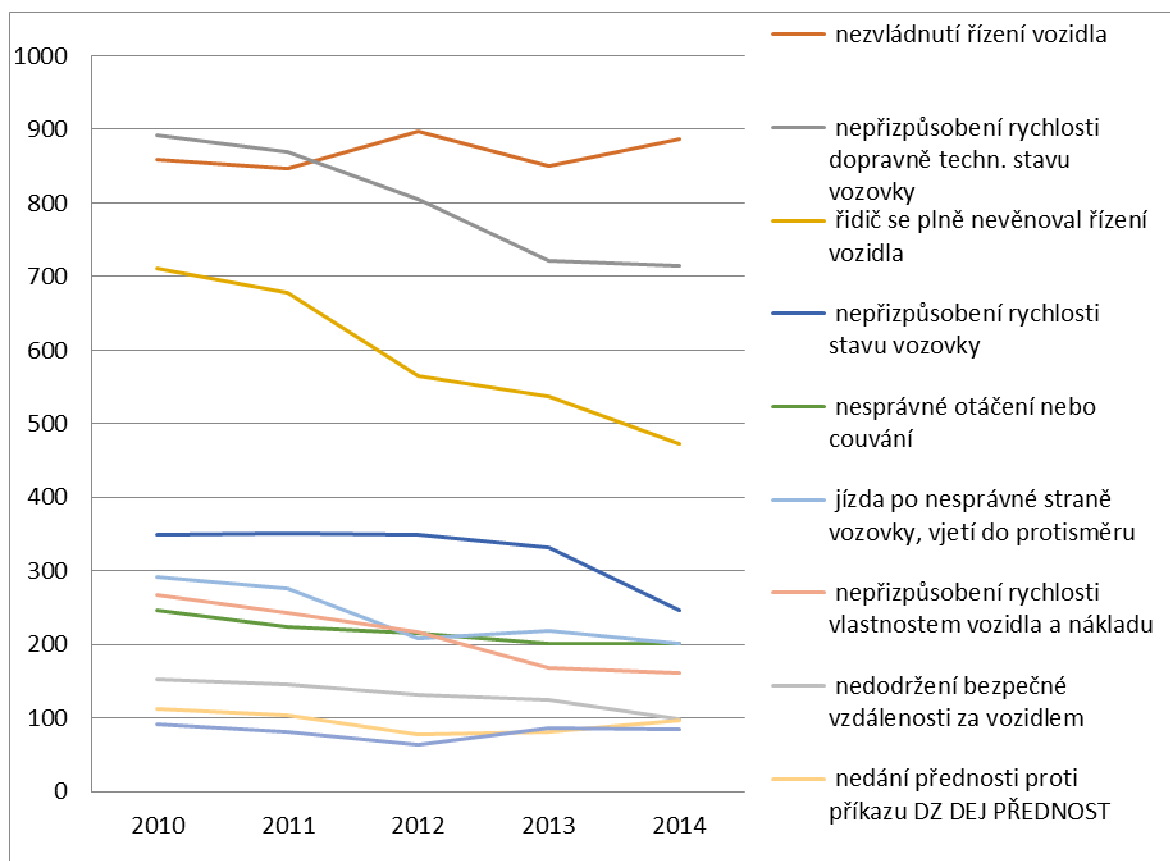
uvedeného grafu 5 nejčastější příčinou dopravní nehody způsobené pod vlivem návykových látek bylo nezvládnutí řízení vozidla. Řízení vozidla vyžaduje bezchybnost a naprostou soustředěnost, což je pod vlivem návykových látek značně ztíženo a v některých případech může být zcela vyloučeno bezpečné ovládání vozidla.

Z celkového počtu nehod 24 554 za sledované období, každá 6. nehoda souvisela s tím, že viník dopravní nehody pod vlivem návykových látek nezvládl řízení vozidla. Jelikož návykové látky působí i na psychický stav řidiče, kdy se zvyšuje sebedůvěra a tendence riskovat a ubývá schopnost soustředit se. V roce 2012 bylo šetřeno nejvíce dopravních nehod, kdy viník pod vlivem návykových látek nezvládl řízení vozidla. Ve sledovaném období došlo podle vypočítaného koeficientu růstu 1,01 k meziročnímu nárůstu o 1 % u nehod, kdy viník nezvládl řízení vozidla, protože byl pod vlivem návykových látek.

Každá 5. nehoda byla způsobena viníkem, který nepřizpůsobil rychlost jízdy dopravně technickému stavu vozovky a byl pod vlivem návykových látek. Podle vypočteného koeficientu růstu 0,95 došlo u těchto nehod k meziročnímu poklesu o 5 %.

Jednotlivé příčiny dopravních nehod se liší svou závažností. Dopravní nehody způsobené viníkem, který byl v době řízení pod vlivem návykových látek, patří k nejtragičtějším nehodám celkem.

**Graf 5 Příčiny dopravních nehod způsobených pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2010-2014**



**Zdroj:** Policejní prezidium, vlastní výpočty

### 5.6. Podíl nehod pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2006-2014 podle závažnosti následků

Při dopravních nehodách vznikají škody na majetku i na zdraví a není tomu jinak ani při dopravních nehodách způsobených pod vlivem návykových látek. Ve sledovaném období 2006 - 2014, jak je uvedeno v tabulce 11, vznikla celková škoda na majetku ve výši 2 691 286 600 Kč. Výše vyčíslené majetkové škody je pouze orientační, neboť odhad škody je prováděn policisty zasahujícími na místě dopravní nehody.

Nejvyšší majetková škoda byla způsobena v roce 2008, kdy bylo také více dopravních nehod. V roce 2009 došlo k výraznému snížení vyčíslené škody na majetku a

to podle základního indexu o 6%. K tomuto snížení došlo z důvodu legislativní změny ohlašovat dopravní nehodu při vzniklé škodě na majetku ve výši 100 000,- Kč a více. Pozitivní vývoj lze sledovat v období let 2010 – 2014, kdy došlo ke snížení vzniklé škody na majetku dle vypočteného koeficientu růstu 0,95. Podle průměrného tempa růstu došlo k meziročnímu poklesu o 5 %. Snížení počtu nehod způsobených pod vlivem návykových látek přispívá k pozitivnímu vývoji zjištěné majetkové škody u těchto nehod.

**Tabulka 11 Celková výše škod při nehodách způsobených pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2006-2014 (v Kč)**

Rok	Výše škody	$d_{ii}$	$k_i$	$y_i/y_0$
2006	335 114 400			
2007	366 771 700	31657300	1,09	1,09
2008	386 770 800	19999100	1,05	1,15
2009	315 256 500	-71514300	0,82	0,94
2010	294 269 400	-20987100	0,93	0,88
2011	278 777 200	-15492200	0,95	0,83
2012	240 742 300	-38034900	0,86	0,72
2013	236 609 300	-4133000	0,98	0,71
2014	236 975 000	365700	1,00	0,71
průměr	299 031 844	0	0,96	
Celkem	2 691 286 600,00		$\bar{k}_{2010-2014}=0,95$	

**Zdroj:** Policejní prezidium, vlastní výpočty

V případě dopravních nehod s následky na zdraví není tento vývoj tak optimistický. Osoby pod vlivem návykových látek na vozovku nepatří. V období let 1993 až 2014 bylo v důsledku vlivu návykových látek při dopravních nehodách usmrceno 2501 osob. Nejvíce osob bylo usmrceno v roce 1994, kdy zemřelo 234 osob, nejméně pak v roce 2007, to zemřelo 36 osob.

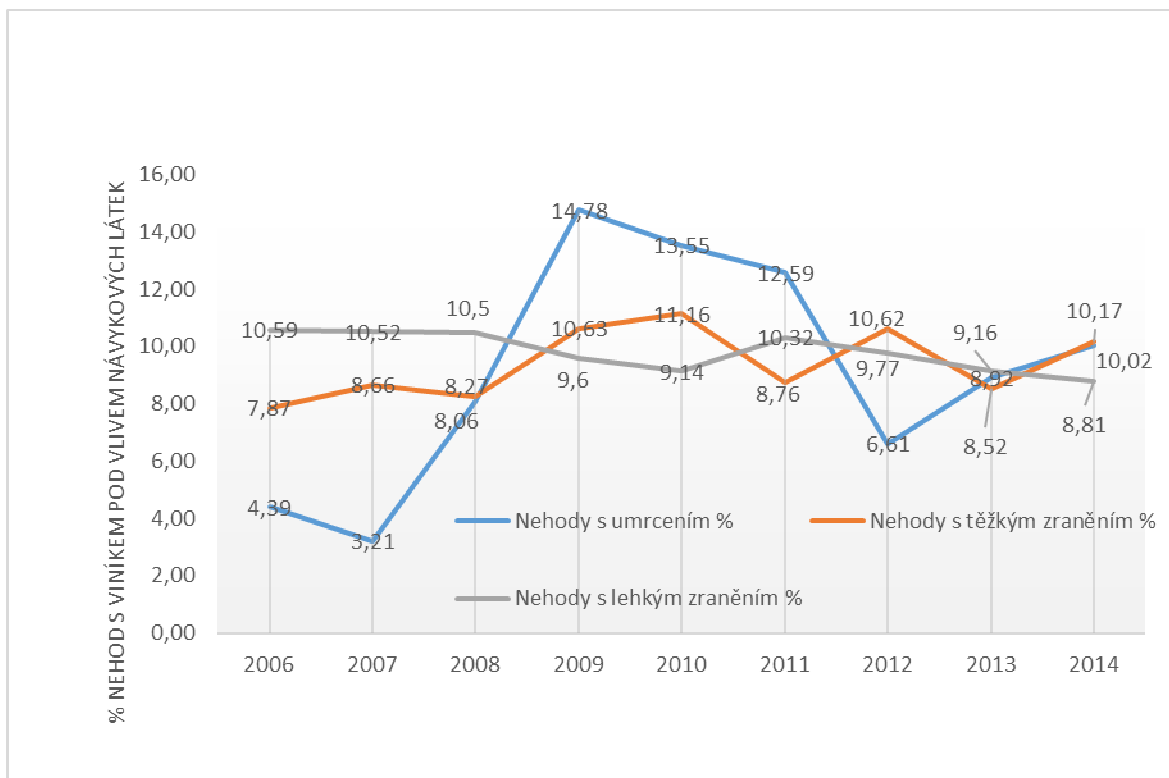
Z celkového počtu 7256 zemřelých osob při dopravních nehodách v ČR v letech 2006 - 2014 zemřelo při dopravních nehodách, způsobených pod vlivem návykových látek 632 osob, viz tabulka 9 a 10. Viníci nehod pod vlivem návykových látek stáli za úmrtím 9 % osob z celkového počtu usmrcených osob. Tedy každá 9. osoba byla usmrcena při dopravní nehodě, kdy viník dopravní nehody byl pod vlivem návykových látek. Oproti

pozitivnímu vývoji v počtu hlášených dopravních nehod pod vlivem návykových látek se počet úmrtí při těchto nehodách v letech 2008, 2009 a 2010 výrazně zvýšil. V letech 2009 a 2010 bylo více jak 100 osob usmrceno při dopravní nehodě, kdy viník byl pod vlivem návykové látky. K markantnímu navýšení počtu úmrtí došlo v období let 2007 až 2009. Podle vypočteného koeficientu růstu 1,43 se zvýšil počet obětí o 43 %. Od roku 2010 do roku 2014 je možno podle vypočteného koeficientu růstu 0,88 sledovat pozvolný meziroční pokles o 12 %. Nehody způsobené pod vlivem návykových látek vykazují vyšší míru závažnosti, neboť počet usmrcených osob se v důsledku způsobených dopravních nehod pod vlivem návykových látek v roce 2014 opět zvýšil. Viníci nehod pod vlivem návykových látek měli v roce 2014 na svědomí skoro celých 10 % obětí všech nehod na pozemních komunikacích.

Od roku 1980 se v evidenci dopravních nehod sledují osoby, které zemřely na následky zranění způsobených při dopravních nehodách v provozu na pozemních komunikacích v době od 24 hodin do 30 dnů. Zavedená 30 denní doba poskytuje přesnější údaje o nehodách zaviněných jednotlivými účastníky provozu na pozemní komunikaci. Ve sledovaném období bylo necelých 30 000 osob těžce zraněno, kdy 9,31 % těchto osob bylo těžce zraněno při dopravní nehodě způsobené viníkem pod vlivem návykových látek. Nejvíce osob s těžkým zraněním způsobeným při dopravní nehodě pod vlivem návykových látek bylo ošetřeno v roce 2009. V následujícím období došlo k pozvolnému poklesu.

Za tímto žádoucím stavem je nepochybně kvalitnější pourazová péče a dostupnost pohotovostní záchranné služby. Na zvyšování bezpečnosti v rámci zdraví osádky vozidla se také podílí výrobci vozidel, kteří kromě zlepšování kvality jízdních vlastností vozidla zdokonalují prvky pasivní a aktivní bezpečnosti. I když došlo v roce 2014 ke snížení počtu dopravních nehod způsobených pod vlivem návykových látek, nebylo tomu tak u vzniklých následků na zdraví. Počet úmrtí se oproti roku 2013 zvýšil o 21 % a počet těžce zraněných osob o 18 %. Nejvíce osob, které utrpěly lehké zranění při dopravní nehodě způsobené pod vlivem návykových látek, bylo v roce 2007 a 2008. V následujícím období byl zaznamenán mírný pokles a to pouze o 2 %.

**Graf 6 Podíl nehod pod vlivem návykových látek k celkovému počtu nehod v ČR v období 2006-2014 (v %) podle závažnosti následků**



**Zdroj:** Policejní prezidium, vlastní výpočty

Předpokládaný vývoj počtu usmrcených osob při dopravních nehodách způsobených pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2015-2017 uvedený v tabulce 12, není nijak příznivý. Dle výpočtu průměrného koeficientu růstu za celé sledované období se bude počet usmrcených osob zvyšovat. V souvislosti s naplňováním cílů Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2010-2020, je tento předpokládaný vývoj nežádoucí.

**Tabulka 12: Predikce vývoje počtu usmrcených osob při dopravních nehodách způsobených pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2015-2017.**

Rok	Usmrceno
2015	67
2016	71
2017	75

**Zdroj:** Policejní prezidium, vlastní výpočty

## **5.7. Rozdělení dopravních nehod způsobených pod vlivem návykových látek podle kategorie viníků**

Dalším ukazatelem je rozdělení dopravních nehod pod vlivem návykových látek podle jednotlivých viníků. Jak je vidět v grafu 7, dominantní postavení mezi viníky nehod mají řidiči motorových vozidel. Ti ve sledovaném období let 2006-2014 z celkového počtu dopravních nehod zaviněných pod vlivem návykových látek způsobili 85 % těchto nehod. Jednotlivé vypočtené hodnoty jsou uspořádány do tabulek, které jsou umístěny v příloze 10 a 11.

Nejvíce nehod zapříčinili řidiči motorových vozidel v roce 2007. Od roku 2008 do roku 2014 se počet těchto nehod snížil o 55 %, což je příznivý vývoj. Dle průměrného koeficientu růstu, viz příloha 11, který byl vypočten ve výši 0,94, se jedná o 6 % meziroční pokles počtu nehod způsobených řidičem motorového vozidla. Největší skok byl zaznamenán v roce 2009. K tomuto razantnímu skoku ve výši 75 %, ve srovnání s rokem 2008, zřejmě přispěla již zmíněná legislativní změna povinnosti ohlásit dopravní nehodu. Dále se pozitivně projevilo preventivní opatření ze strany policie, a to zavedením povinnosti provádět dechovou zkoušku při každé dopravní kontrole. Za příznivým vývojem také stojí kampaň Ministerstva dopravy z roku 2009 „Nemyslíš zaplatíš“.

Příhodný vývoj v počtu dopravních nehod způsobených řidiči motorových vozidel není tak pozitivní z pohledu závažnosti následků na zdraví, jak je uvedeno v grafu 7, neboť řidiči motorových vozidel stojí za 91 % úmrtí obětí u nehod způsobených pod vlivem návykových látek a na celkovém počtu zranění se podílejí 86 %. Podrobnější vyčíslení je uvedeno v příloze 13.

Za velmi výraznou a problematickou skupinu z pohledu návykových látek lze považovat cyklisty, jakožto viníky dopravních nehod, viz příloha 10 a 11. Ti v roce 2014 pod vlivem návykových látek způsobili 796 dopravních nehod, což je bezmála 30 % z celkového počtu dopravních nehod 2 737, zaviněných cyklistou v roce 2014. Ve srovnání s rokem 2013 se zvýšil počet dopravních nehod, kdy viníkem byl cyklista pod vlivem návykových látek, o 62 nehod. Bezmála každá 3. dopravní nehoda byla v roce 2014 zaviněna cyklistou pod vlivem návykových látek. Příčinou je to, že cyklistika je stále



populárnější a opět se stává významným prostředkem pro dopravu na kratší i delší vzdálenosti. Dochází tedy k nárůstu intenzity výskytu cyklistů na pozemních komunikacích. Ze strany médií dochází k velké propagaci cyklistiky, vznikají nové cyklotrasy. Tento rozvoj má bohužel i negativní dopad, jelikož cyklisté mají mnohdy nedostatečné právní povědomí, kdy netuší, že i oni sami musí dodržovat ustanovení platného zákona o silničním provozu. Zájem o jejich vlastní bezpečnost je minimální. Neuvědomují si, že požití návykových látek při jízdě na jízdním kole snižuje rychlost jejich reakcí a cyklista například po požití jednoho malého piva čelí dvojnásobnému riziku, že z kola spadne, neboť pod vlivem alkoholu má problémy se stabilitou. Ve sledovaném období, viz příloha 10, cyklisté pod vlivem návykových látek způsobili 5 351 dopravních nehod, což je 11 % z celkového počtu dopravních nehod zaviněných pod vlivem návykových látek. Tento negativní trend potvrzuje také koeficient meziročního růstu, viz příloha 11, ve výši 1,06. U cyklistů, jako viníků dopravních nehod pod vlivem návykových látek, došlo ve sledovaném období k meziročnímu růstu ve výši 6 %.

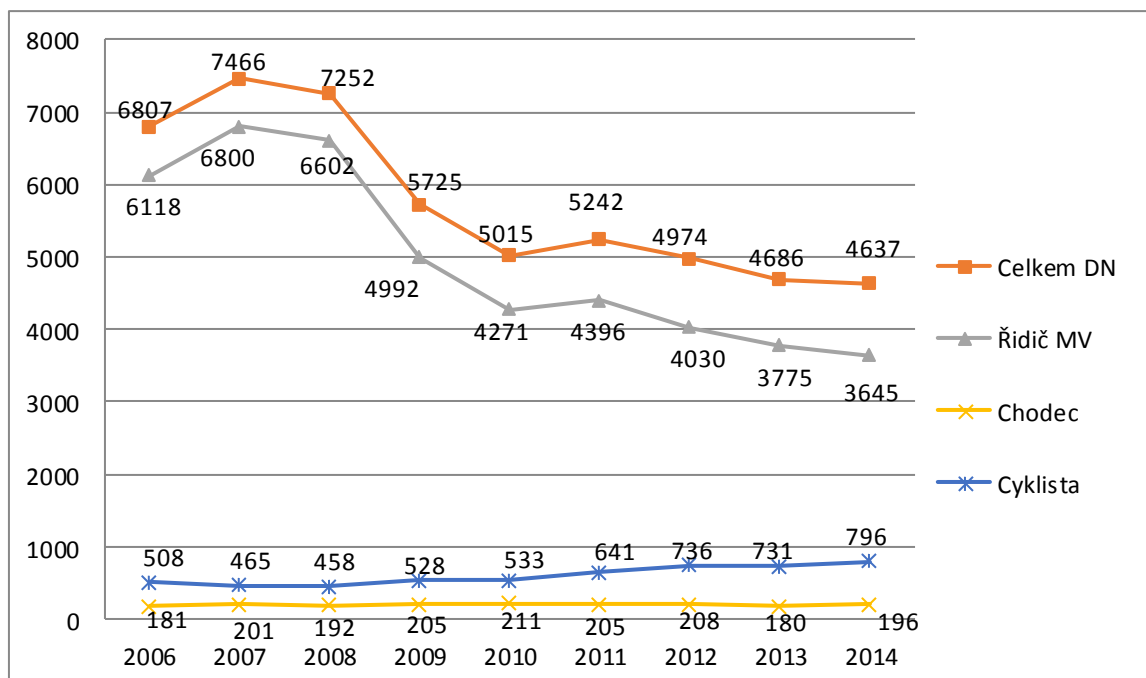
Problematikou alkoholu při jízdě na jízdním kole se věnuje také jedno z videí nové kampaně BESIP „Děláš to taky!“. Nemaľý podíl podle grafu 7 mají cyklisté i na následcích na zdraví vzniklých při dopravní nehodě.

Přestože podle podrobnějšího vyčíslení v příloze 13 drtivá většina obětí jde u nehod pod vlivem návykových látek na vrub řidičů motorových vozidel, cyklisté pod vlivem návykových látek se také podílejí na nehodách s následky na zdraví. V období od roku 2006-2014 pod vlivem návykových látek usmrtili 7 % obětí a na celkovém počtu zranění se podíleli 17 %.

Další neukázněnou skupinu představují sami chodci, kteří pod vlivem návykových látek ve sledovaném období způsobili 1 745 dopravních nehod, což jsou 3 % z celkového počtu nehod zaviněných pod vlivem návykových látek, viz příloha tabulka č. 11. Počet dopravních nehod, kdy viníkem byl chodec pod vlivem návykových látek, se ve sledovaném období dle vypočteného koeficientu růstu 1,02 v příloze 12, nijak výrazně nemění. To je vidět i v grafu 7. Chodci pod vlivem návykových látek nedbají na svou

osobní bezpečnost a neopatrně nebo náhle vstupují do vozovky, což je nejčastější příčinou dopravních nehod pod vlivem návykových látek, kdy viníkem je právě chodec.

**Graf 7 Rozdělení podle viníků dopravních nehod způsobených pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2006-2014**



Zdroj: Policejní prezidium, vlastní výpočty

Předpokládaný vývoj nehod podle jednotlivých viníků je uveden v tabulce 13. U řidičů motorových vozidel je možné oproti cyklistům a chodcům předpokládat pozvolný pokles nehod.

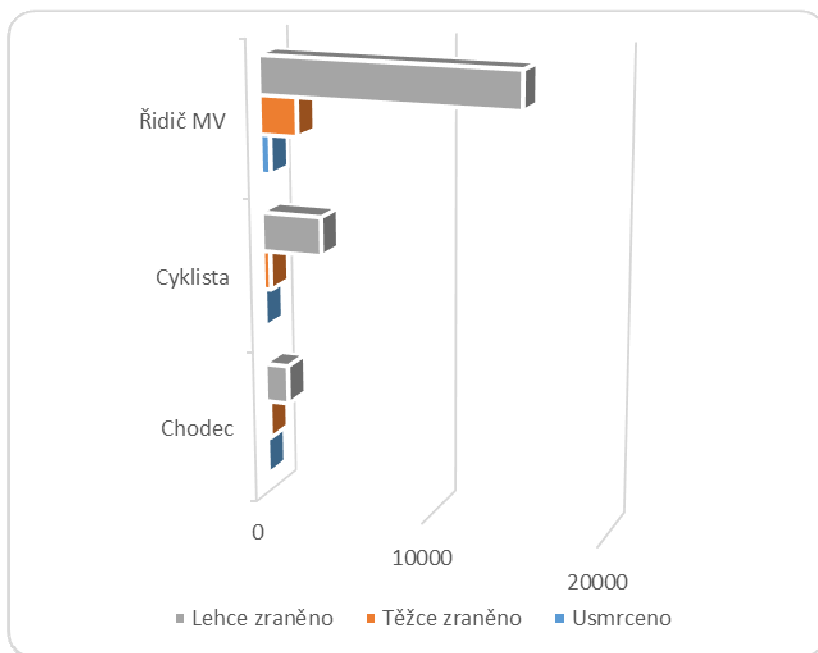
**Tabulka 13 Predikce vývoje nehod u jednotlivých viníků**

Rok	Řidič MV	Cyklista	Chodec
2015	3463	842	197
2016	3290	901	201
2017	3126	965	205

Zdroj: Policejní prezidium, vlastní výpočty

Podíl jednotlivých viníků dopravních nehod pod vlivem návykových látek na následcích na zdraví ve sledovaném období roku 2006-2014 je uveden v grafu 8.

**Graf 8 Podíl následků nehod pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2006-2014 podle kategorie viníka dopravní nehody**



**Zdroj:** Policejní prezidium, zpracování vlastní

## 5.8. Vývoj zjištěného alkoholu a drog u viníka dopravní nehody

V této kapitole je proveden rozbor zjištěného alkoholu a drogu u viníka dopravní nehody v ČR v období let 2010 – 2014. Z důvodu potřeby přesnější evidence, se policejní záznamy ve věci šetření dopravních nehod způsobených pod vlivem návykových látek od roku 2010 rozšířily o údaje ohledně množství užitého alkoholu viníkem dopravní nehody a druhu návykové látky. Problém zvýšeného výskytu řidičů řídících vozidlo pod vlivem drogy je záležitostí posledních několika let.

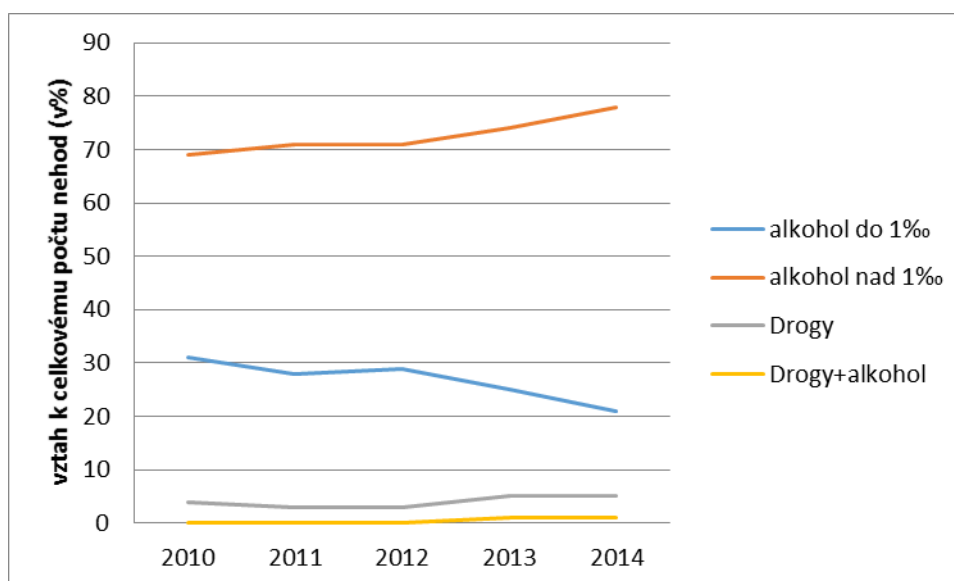
Počet dopravních nehod způsobených pod vlivem návykových látek z dlouhodobého hlediska klesá, avšak alarmující je skutečnost, že u necelých 80 % viníků dopravní nehody byla zjištěná hladina alkoholu nad 1 ‰. Podle ustálené lékařské a soudní praxe je hladina 1 ‰ alkoholu v krvi a více považována za stav vylučující způsobilost k bezpečnému řízení vozidla. Kompletní údaje jsou uvedeny v příloze 15. Podle grafu 9 počet šetřených dopravních nehod, kdy u viníka nehody byla zjištěna hladina alkoholu vyšší než 1 ‰, výrazně stoupá. K nejznačnějšímu navýšení o 8 % došlo mezi lety 2010 a

2011. Podle vypočítaného průměrného koeficientu růstu 1,01 za sledované období, se počet viníků nehod s hladinou nad 1 ‰ alkoholu v krvi meziročně zvýšil o 1 %.

V porovnání s přítomností alkoholu u viníků nehod jsou řidiči pod vlivem drog zastoupeni v nižších číslech. V roce 2014 se jednalo o 4 % ve vztahu k celkovému počtu nehod způsobených pod vlivem návykových látek, avšak tento počet se neustále zvyšuje. Nejvíce nehod, kdy byl viník pod vlivem drog, bylo šetřeno v roce 2012. Ve srovnání s rokem 2011 došlo k prudkému navýšení o 38 %. Počet případů, kdy viník nehody byl pod vlivem drog, ve sledovaném období strmě vzrostl o 6 %. Tento vývoj koresponduje s rostoucím počtem uživatelů drog.

Přestože podle podrobnějšího přehledu větší část viníků dopravních nehod způsobených pod vlivem návykových látek byla pod vlivem alkoholu, nelze opomenout viníky, kteří způsobili dopravní nehodu pod vlivem kombinace alkoholu a drog. Ve srovnání k celku se sice jedná o 1 %, ale podle vypočteného meziročního koeficientu růstu 1,31, za sledované období, došlo k meziročnímu nárůstu o 31 %.

**Graf 9 Podíl zjištěné hladiny alkoholu a počtu drog na celkovém počtu dopravních nehod pod vlivem návykových látek v ČR v období 2010-2014 (v %)**



**Zdroj:** Policejní prezidium, vlastní výpočty

V tabulce 14 je uvedena predikce vývoje u jednotlivých návykových látek v následujícím období let 2015 – 2017. Tato predikce byla vypočtena z jednotlivých koeficientů růstu za předchozí sledované období. V nadcházejícím období by mělo docházet ke zvýšení počtu viníků dopravních nehod ovlivněných alkoholem s hladinou nad 1 ‰, viníků pod vlivem drog a viníků pod vlivem alkoholu a drog. Tento vývoj souvisí se zvýšenou oblibou alkoholu a drog v České republice.

**Tabulka 14 Predikce vývoje zjištěných návykových látek**

	Alkohol do 1‰	Alkohol nad 1 ‰	Drogy	Alkohol + Drogy
2015	887	3653	231	53
2016	794	3700	243	70
2017	711	3747	255	92

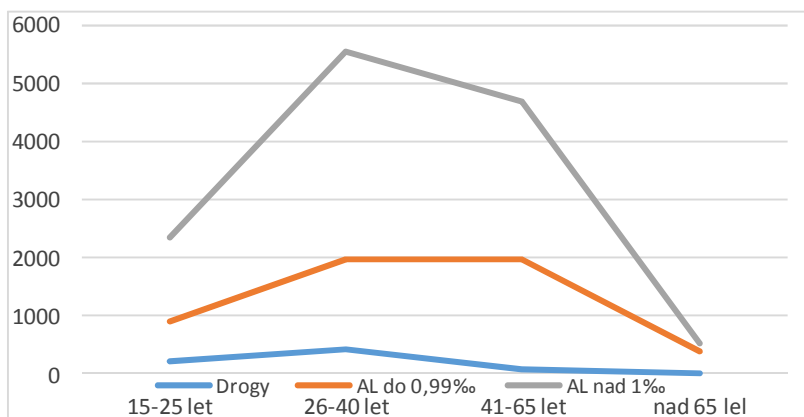
**Zdroj:** Policejní prezidium, zpracování vlastní

Podrobnější rozdělení jednotlivých viníků podle věku, pohlaví a návykové látky je uvedeno v příloze 16 diplomové práce. Podle statistických údajů policejního prezidia ČR, mezi největší delikventy ve sledovaném období let 2010 – 2014 patřili muži ve věku 26 - 40 let. Ti ve sledovaném období způsobili 5 563 nehod pod vlivem alkoholu, kdy u nich byla zjištěna hladina vyšší jak 1 ‰ alkoholu v krvi. To bylo skoro osmkrát více než u žen v této věkové kategorii. U mužů ve věku 26-40 bylo také zjištěno nejvíce viníků dopravní nehody pod vlivem drog. Ženy v tomto věku byly třináctkrát disciplinovanější než muži.

Velmi výrazná je také skupina mladých řidičů a to ve věku 15 - 25 let, ti v období let 2010 - 2014 způsobili 19 % nehod pod vlivem návykových látek. Nepříznivým doprovodným jevem nehod zaviněných mladými řidiči je jejich závažnost. S věkem úzce souvisí i délka řidičské praxe.

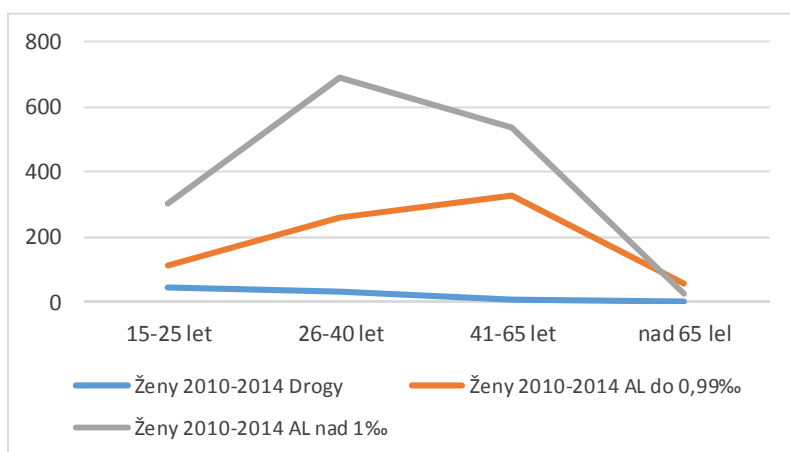
Podle uvedeného grafu 10 patří ženy mezi řidičky, které vykazují vysokou míru zodpovědnosti a smysl k respektování pravidel silničního provozu.

**Graf 10 Věk a zjištěné množství alkoholu a drog u viníka dopravní nehody v ČR způsobené pod vlivem návykových látek v letech 2010-2014**



**Zdroj:** Policejní prezidium ČR, zpracování vlastní

### Ženy



**Zdroj:** Policejní prezidium ČR, zpracování vlastní

## 5.9. Délka praxe u viníků nehod pod vlivem návykových látek

Další sledovaný ukazatel je délka řidičské praxe. Pro větší přehlednost byly jednotlivé výpočty uspořádány do tabulek, které jsou umístěny v příloze 17 až 20. Cílem tohoto šetření bylo zjistit, zda se počet viníků dopravních nehod pod vlivem návykových látek s délkou řidičské praxe snižuje, nebo zvyšuje. Dále bylo provedeno srovnání k celkovému počtu dopravních nehod způsobených v období 2006-2014. První skupina zahrnuje řidiče s délkou řidičské praxe do 5 let, druhou tvoří řidiči s délkou praxe od 6 do 10 let a do poslední skupiny byli zařazeni řidiči s délkou praxe nad 10 let.

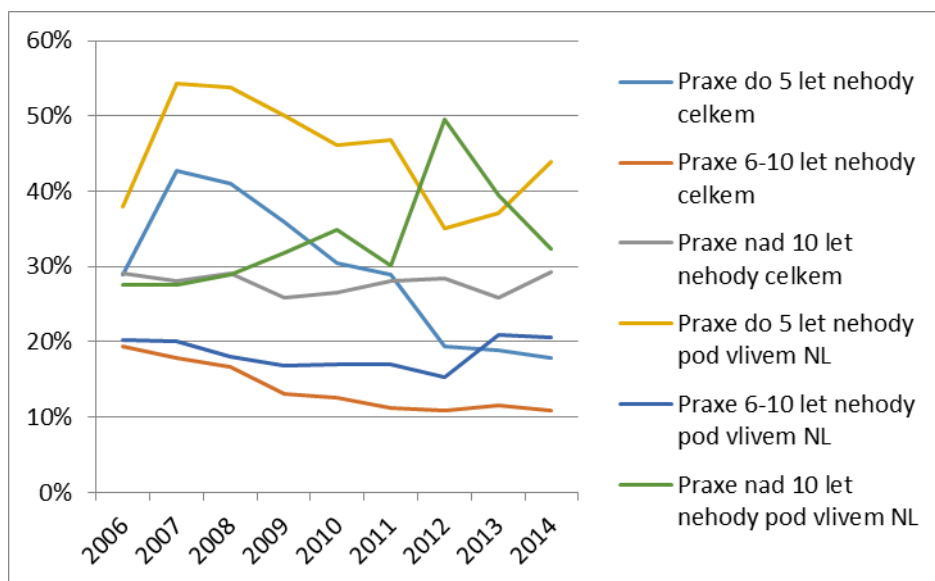
V grafu 11 je vyjádřen poměr řidičů podle celkové délky praxe na celkové nehodovosti v ČR v letech 2006-2014 a na celkových nehodách pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2006-2014. Ve vztahu k celkovému počtu nehod za sledované období havarovali, řidiči s délkou praxe do 5 let ve 31 % případech. Za tímto vysokým procentem stojí nedostatek zkušeností při kritických situacích, větší rizikovitost jízdy nebo vědomý hazard. V této kategorii řidičů bylo šetřeno 46 % nehod pod vlivem návykových látek. S délkou řidičské praxe úzce souvisí i věk řidiče. Mladí řidiči patří k nejohroženější skupině, neboť noční a ranní návraty ze zábavy často končí vážnými dopravními nehodami. Nejvíce nehod pod vlivem návykových látek způsobili řidiči s délkou praxe do 5 let v roce 2007. Ve srovnání s rokem 2006 došlo k navýšení těchto nehod o necelých 60%. V následujícím období 2007 - 2013 byl zaznamenán příznivý vývoj, kdy podle průměrného meziročního koeficientu růstu 0,87 se snížil počet nehod o 13 %. Pozitivní vývoj úzce souvisí s poklesem počtu nehod způsobených pod vlivem návykových látek, nýbrž ve srovnání s celkovým počtem dopravních nehod za sledované období patří tyto řidiči pod vlivem návykových látek k dlouhodobě k nejrizikovějším. Neukázněnost řidičů s délkou praxe do 5 let se opět projevila v roce 2014, kdy došlo k 14 % navýšení počtu dopravních nehod pod vlivem návykových látek způsobených těmito řidiči.

Za ukázněnější řidiče lze podle statistických údajů považovat ty, jejichž délka řidičské praxe je 5 až 10 let, neboť ve sledovaném období se na celkové nehodovosti podíleli 15 %. Ve srovnání s celkovým počtem nehod zapříčiněných pod vlivem návykových látek ve sledovaném období, byla skoro každá 19. nehoda způsobena viníkem, vlastním řidičské oprávnění 5 až 10 let. Z přílohy 16 vyplývá, že v roce 2007 bylo řešeno nejvíce dopravních nehod řidičů pod vlivem návykových látek u této skupiny řidičů. V dalších letech, bylo podle vypočteného koeficientu růstu za celé sledované období, zaznamenáno snížení počtu nehod o 15%.

Počet nehod řidičů sledované skupiny s délkou praxe více jak 10 let ve sledovaném období je uvedeno v příloze 14 a 17. V poměru k celkovému počtu dopravních nehod byli řidiči s délkou praxe nad 10 let viníky ve 28 % případů. Ve vztahu k celkovému počtu dopravních nehod způsobených pod vlivem návykových látek se na těchto nehodách podíleli 33 %. U těchto řidičů by mnozí očekávali více zkušeností a větší kázeň. Vzhledem

k tomu, že se jedná o nejpočetnější skupinu řidičů ve vztahu k předchozímu rozdělení je nutno konstatovat, že tento ukazatel není až tak vypovídající.

**Graf 11 Porovnání podle délky praxe viníka dopravní nehody pod vlivem návykové látky k celkovému počtu dopravních nehod 2006-2014**



**Zdroj:** Policejní prezidium, výpočty vlastní

V následující tabulce 15 bylo provedeno rozdělení nehod podle délky řidičské praxe a podle toho, zda byly nebo nebyly dopravní nehody zaviněny pod vlivem návykových látek. Tento poměr byl vyčíslen a následně znázorněn v grafu 12. Pro lepší porovnání byla hodnocena skupina řidičů s délkou praxe do 5 let a skupina řidičů s délkou praxe od 5 – 10 let. Počet nehod pod vlivem návykových látek u řidičů s praxí do 5 let je každoročně daleko větší, než u řidičů jejichž řidičská praxe je delší. V tomto vzájemném porovnání, představují řidiči pod vlivem návykových látek s délkou praxe do 5 let, skupinu velmi neukázněných účastníků provozu na pozemních komunikacích.

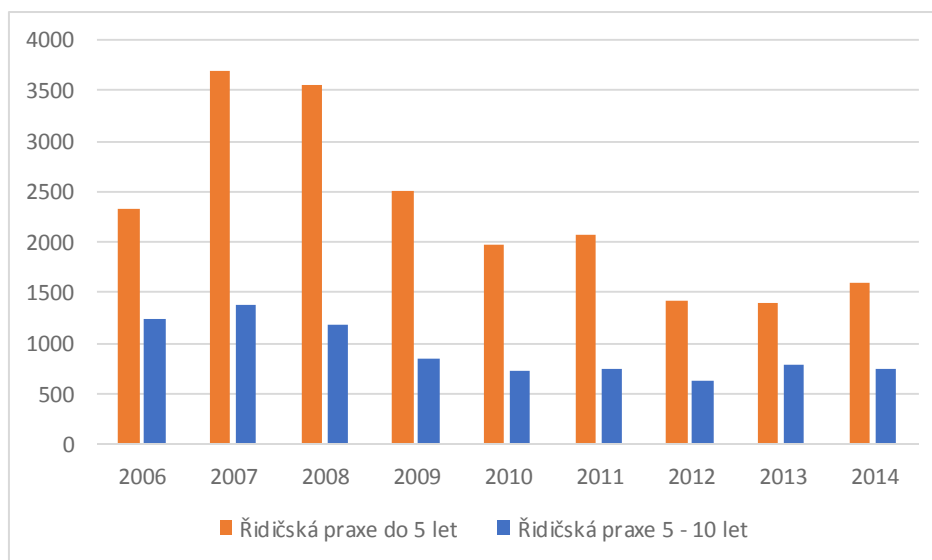


**Tabulka 15 Porovnání celkového počtu nehod s nehodami způsobenými pod vlivem návykových látek u řidičů podle délky jejich praxe**

Rok	Celkem nehody praxe do 5 let	Pod vlivem NL	%	Celkem nehody praxe 5-10 let	Pod vlivem NL	%
2006	54509	2320	4%	36580	1238	3%
2007	78167	3698	5%	32629	1369	4%
2008	65931	3552	5%	26641	1186	4%
2009	26890	2500	9%	9841	839	9%
2010	23073	1974	9%	9559	729	8%
2011	21728	2062	9%	8436	751	9%
2012	15774	1412	9%	8919	619	7%
2013	15983	1402	9%	9720	788	8%
2014	15403	1600	10%	9377	750	8%
Celkem	317458	20520	6%	151702	8269	5%

**Zdroj:** Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty

**Graf 12 Absolutní počet nehod pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2006-2014 podle řidičské praxe**

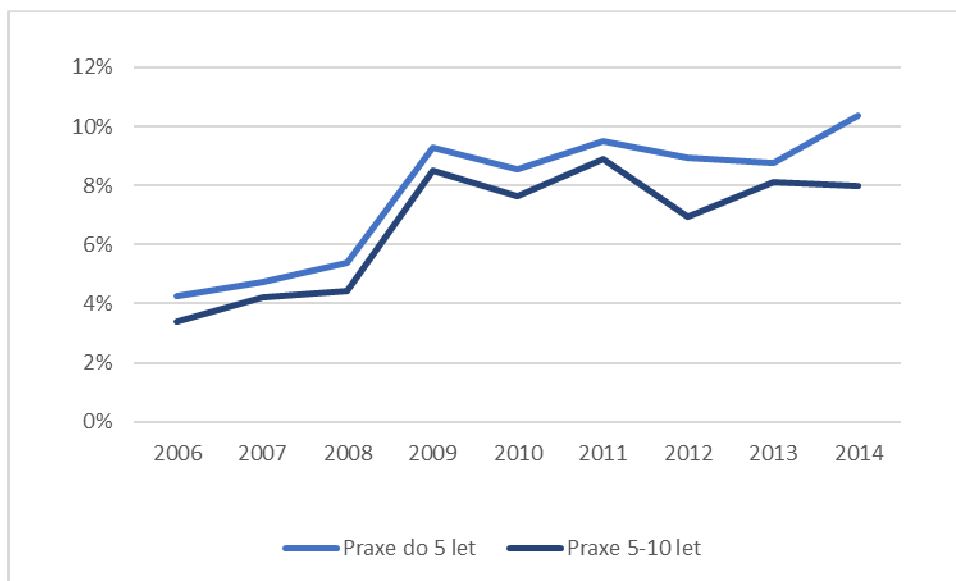


**Zdroj:** Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty

Při poměrném vyjádření počtu v grafu 13 již celkový počet nehod nehraje roli. Tady již nejsou tak markantní rozdíly v nehodovosti, jako u předchozího grafu. Z grafu 13 však

vyplývá, že řidiči s praxí do 5 let vykazují až na rok 2011 větší poměrný počet nehod pod vlivem alkoholu než řidiči zkušenější. Srovnáním obou grafů bylo opět potvrzeno, že řidiči začátečníci způsobují daleko více nehod ať už pod vlivem návykových látek nebo ve střízlivém stavu.

**Graf 13 Poměrný počet nehod pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2006-2014 (v %)**



Zdroj: Policejní prezidium, zpracování vlastní

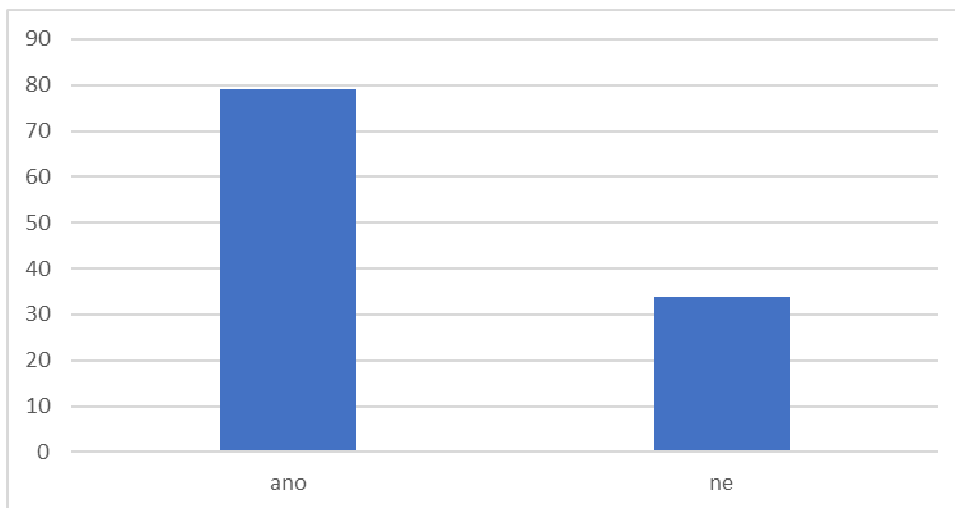
## 5.10. Analýza výsledků dotazníkového šetření

Součástí diplomové práce bylo sestavení dotazníkového šetření. Sběr dat pro toto šetření byl proveden pomocí metody strukturovaného dotazníku, na základě dobrovolnosti a anonymity. Výběr respondentů byl náhodný. Výzkum probíhal v roce 2014. Pro šetření bylo osloveno 159 osob, které byli účastníky správního řízení. Dotazník vyplnilo pouze 113 osob. Hodnoty zkoumaných proměnných byly následně zpracovány do asociační a kontingenční tabulky. Následně byla šetřena jejich statistická nezávislost pomocí  $\chi^2$  testu. Výsledky a forma dotazníkového šetření je uvedena v příloze diplomové práce.

### 5.10.1. Výsledky dotazníkového šetření

Smyslem dotazníkového šetření bylo nalézt alespoň jednu vzájemnou souvislost mezi jednotlivými otázkami. Byly stanoveny dvě hypotézy. Nejdůležitější poznatky dotazníkového šetření jsou prezentovány v následujících grafech.

**Graf 14 Řízení pod vlivem návykových látek v absolutní četnosti**



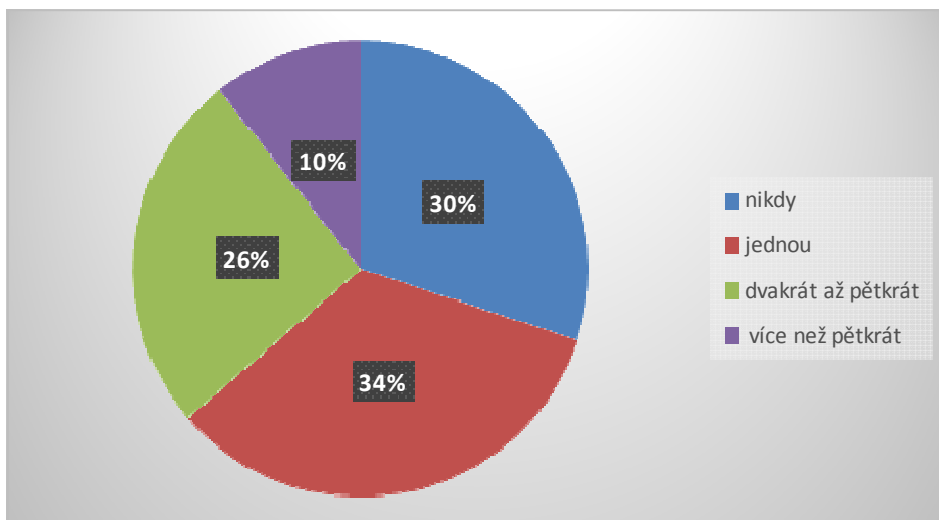
Zdroj: Dotazníkové šetření

Z dotazníkového šetření bylo zjištěno, že více jak 70% respondentů řídilo pod vlivem návykových látek. I u tohoto malého počtu respondentů se projevila značná nekázeň, spojená s porušováním ustanovení zákona o silničním provozu. Svým jednáním vědomě porušovali § 5 odst. 2 písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, jelikož řidič nesmí řídit vozidlo pod vlivem návykových látek. Většina neukázněných řidičů spoléhá na to, že jejich protiprávní jednání nebude odhaleno.

Z celkového počtu odpovědí respondentů 113 v grafu 14, více jak 34% řídilo pod vlivem návykové látky pouze jednou za celou délku své dosavadní řidičské praxe.

V grafu 15 je znázorněna četnost řízení vozidla pod vlivem návykových látek u 113 respondentů z dotazníkového šetření. Nejvíce oslovených respondentů řídilo pod vlivem návykových látek pouze jednou za dobu své řidičské praxe.

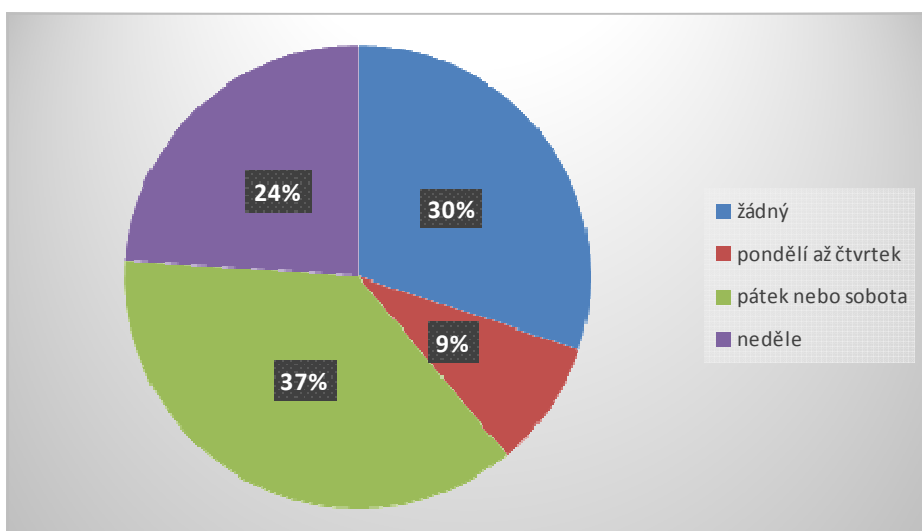
**Graf 15 Četnost řízení pod vlivem návykových látek (v%)**



**Zdroj:** Dotazníkové šetření

V grafu 16 jsou vyjádřeny odpovědi respondentů na otázku č. 4, který den v týdnu řídili pod vlivem návykových látek. Z celkového počtu respondentů 34% nejčastěji usedá za volant pod vlivem návykových látek v pátek a v sobotu. Podle provedené statistické analýzy z dat Policejního prezidia ČR, nejvíce dopravních nehod způsobených pod vlivem návykových látek bylo právě v sobotu. Druhým nejrizikovějším dnem byla neděle.

**Graf 16 Řízení pod vlivem návykových látek rozdělení podle jednotlivých kalendářních dnů (v%)**



**Zdroj:** Dotazníkové šetření

Typickým respondentem, podle četnosti odpovědí, dotazníkového šetření byl muž, s řidičskou praxí více než pět let, který řídí denně a maximálně jednou za týden užívá návykové látky. Tento řidič řídil motorové vozidlo jednou pod vlivem návykových látek, a to nejčastěji v pátek a v sobotu, kdy při řízení pod vlivem návykových látek nezpůsobil dopravní nehodu. Respondent by nepovolil žádný alkohol při řízení vozidla, prevenci v oblasti návykových látek považuje za nedostatečnou a za neúčinnější nástroj v oblasti ochrany pokládá dopravně-bezpečnostní akce policie.

Z výsledků dotazníkového šetření byla ověřována platnost nulových hypotéz. V případě prokázání závislosti mezi zkoumanými proměnnými, bude vypočtena její síla pomocí Pearsonova koeficientu kontingence.

### **Výzkumná hypotéza č. 1:**

$H_{01}$ : Nehody způsobené řidičem pod vlivem návykových látek nezávisí na délce jeho praxe.

Velikost výzkumného souboru  $H_{01}$  byla tvořena 113 řidiči z dotazníkového šetření.

**Tabulka 16**

Nehoda	Délka praxe		Celkem
	Do pěti let	Nad pět let	
Ano	22	17	39
Ne	26	48	74
Celkem	48	65	113

Zdroj: Dotazníkové šetření

Jelikož rozsah souboru  $n$  je vyšší než 40, můžeme rovnou pro výpočet testového kritéria použít  $\chi^2$  test nezávislosti. Hladina významnosti byla zvolena  $\alpha = 0,05$ .

$$\chi^2 = \frac{n(ad - bc)^2}{(a + b)(a + c)(b + d)(c + d)} = 4,7311$$

Výsledná hodnotu testového kritéria  $\chi^2 = 4,7311$

V tabulkách kritické hodnoty nalezneme  $\chi^2_{0,05(1)} = 3,841$ .

Výpočtem bylo zjištěno, že  $\chi^2 > \chi^2_{0,05(1)}$ , z tohoto důvodu je možné nulovou hypotézu na hladině významnosti  $\alpha = 0,05$  zamítnout. Závislost mezi zkoumanými znaky existuje.

Výsledek  $H_{01}$  potvrdil předpoklad o tom, že nehody způsobené řidičem pod vlivem návykových látek souvisí s délkou jeho praxe.

Sílu závislosti můžeme určit pomocí koeficientu asociace  $V$  takto:

$$|V| = \sqrt{\frac{\chi^2}{n}}$$

$$\chi^2 = 4,7311, n = 113$$

výsledek je 0,204.

Existuje zde závislost, ale je slabá.

$H_{02}$ : Nehody způsobené řidičem pod vlivem návykových látek nezávisí na četnosti řízení vozidla.

Velikost výzkumného souboru  $H_{02}$  byla tvořena 113 řidiči z dotazníkového šetření.

**Tabulka 17**

Nehoda	Četnost řízení		Celkem
	Denně	Několikrát do měsíce	
Ano	29	10	39
Ne	60	14	74
Celkem	89	24	113

Zdroj: Dotazníkové šetření

Jelikož rozsah souboru  $n$  je vyšší než 40, můžeme rovnou pro výpočet testového kritéria použít  $\chi^2$  test nezávislosti. Hladina významnosti byla zvolena  $\alpha = 0,05$ .

$$\chi^2 = \frac{n(ad - bc)^2}{(a+b)(a+c)(b+d)(c+d)} = 1,482$$

Výsledná hodnotu testového kritéria  $\chi^2 = 1,482$

V tabulkách kritické hodnoty nalezneme  $\chi^2_{0,05(1)} = 3,841$ .

Výpočtem bylo zjištěno, že  $\chi^2 < \chi^2_{0,05(1)}$ , z tohoto důvodu nelze nulovou hypotézu na hladině významnosti  $\alpha = 0,05$  zamítnout. Závislost mezi zkoumanými znaky neexistuje.

Výsledek  $H_{02}$  nepotvrdil předpoklad o tom, že nehody způsobené řidičem pod vlivem návykových látek souvisí s četností řízení.

Šetření potvrdilo předpoklad, že řidič pod vlivem návykových látek může způsobit dopravní nehodu bez ohledu na to, jak často řídí.

## 5.11. Navrhovaná opatření

Provedeným rozbořem nehod způsobených pod vlivem návykových látek pomocí vybraných ukazatelů a jejich výsledků byly stanoveny návrhy a doporučení.

### 5.11.1. Prevence

#### *Dopravní výchova*

Za nejdůležitější považují prevenci u dětí, které je třeba již od útlého věku seznámit s provozem na pozemních komunikacích a s pravidly, která s tímto provozem souvisí. První návyky získává dítě od svých rodičů, kteří by měli jít dětem příkladem.

V rámci školní docházky by měli žáci povinně absolvovat několik vyučujících hodin spojených s dopravní výchovou. Bohužel v současné době tato výchova není povinná.

Podle mého názoru právě dopravní výchova a vzor rodičů hraje významnou roli při budování hodnotového žebříčku dětí a mládeže a ovlivňuje jejich postoj jakožto budoucích účastníků silničního provozu. Tuto mladou generaci je nutné seznámit s nebezpečím návykových látek komplexně, ale i ve spojení s řízením, ať už motorového vozidla nebo jízdního kola. Nenásilnou formou děti upozornit na vyšší riziko způsobení dopravní

nehody řidičem pod vlivem návykových látek ve srovnání s řidičem, který není ovlivněn návykovými látkami. Dále je seznámit s vyšší pravděpodobností vzniku zranění, případně úmrtí, při těchto dopravních nehodách.

### *Autoškoly*

V rámci výcviku žadatele o řidičské oprávnění by bylo dobré zpřísnit a prodloužit výuku. Zvýšit počet výukových hodin jízdy. Do výuky zařadit výcvik na simulátoru, na kterém by byly nastaveny různé krizové situace vzniklé v provozu na pozemních komunikacích a dále pak simulace jízdy pod vlivem návykových látek. Rozšířit zdravotní výchovu spojenou s výukou a to změnou legislativy. Konkrétně změnou vyhlášky č. 167/2002 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, rozšířením § 4 odst. 4, který upravuje výuku zdravotnické přípravy, o prevenci dopravních nehod způsobených pod vlivem návykových látek.

### *Řidičské oprávnění u mladých řidičů*

Mladí řidiči podle předchozího vyhodnocení patří mezi nejrizikovější skupinu řidičů, neboť právě oni jsou častými viníky vážných nehod a také řídí pod vlivem návykových látek. V rámci preventivního opatření bych navrhovala zavést u mladých řidičů jízdu pod dohledem zkušeného řidiče. V praxi by to vypadalo tak, že čerstvý držitel řidičského oprávnění ve věku do 25 let by musel řídit dva roky od data získání řidičského oprávnění pod dohledem řidiče, který má praxi v řízení více než 10 let. Tato povinnost by byla zaznamenána do řidičského průkazu jako další harmonizační kód. Domnívám se, že řidič pod dohledem jiné osoby bude vědět, že je sledovaný a dá si pozor. Nebude překračovat nejvyšší dovolenou rychlost a jistě neusedne za volant pod vlivem návykových látek. Dále si dovoluji tvrdit, že při řízení vozidla pod dohledem osoby s praxí více než 10 let zdokonalí své řidičské schopnosti získané při výcviku v autoškole. Byli by vychováni k pocitu zodpovědnosti za bezpečnost provozu i jeho ostatních účastníků. Z pohledu nehodovosti způsobené pod vlivem návykových látek mladými řidiči si myslím si, že toto opatření by bylo velmi účinné.



Další možností by mohlo být udělení řidičského oprávnění na zkoušku. Tímto opatřením by byl mladý řidič ve věku do 25 let, s čerstvě získaným řidičským průkazem, po pěti letech znovu odborně přezkoušen. Dále by bylo stanoveno, že pokud se tento řidič dopustí přestupku řízení pod vlivem návykových látek, nebo se odmítne podrobit vyšetření ke zjištění, zda při řízení vozidla nebyl pod vlivem návykových látek, bylo by mu řidičské oprávnění odňato na dobu jednoho roku. Po uplynutí stanovené doby by musel opět absolvovat kompletní výcvik v autoškole a složit odbornou zkoušku. Možnost odnětí řidičského oprávnění by byla i v případě, že by tento řidič způsobil dopravní nehodu.

### *Prevence ze strany Policie ČR*

Podle mého názoru by Policie ČR mohla využívat vhodnější metodické postupy. Měla by se zvýšit odbornost policistů v oblasti drog, aby byli schopni lépe rozpoznat řidiče pod vlivem drog. Provádět dohled nad bezpečností provozu na pozemních komunikacích v době, kdy lze očekávat řidiče pod vlivem návykových látek, tedy o víkendech a v nočních hodinách. Využívat více místní znalost policie k častější kontrole řidičů, kteří již byli v minulosti řešeni pro řízení pod vlivem návykových látek. Dále na základě znalosti aktuální drogové scény v dané lokalitě správně načasovat speciální dopravní akce zaměřené převážně na řidiče řídící pod vlivem drog. Provádět častější kontroly u různých restaurací, před kterými se zvyšují počty zaparkovaných vozidel v nočních hodinách. Zaměřit se na veřejné akce, veřejné hudební produkce, diskotéky, technoparty, při kterých lze očekávat, že se budou návykové látky užívat a řidiči pojedou intoxikováni. Z tohoto pohledu by byla vhodná spolupráce mezi státní policií a městskou policií. Právě taková akce může mít efektivnější dopad s menším úsilím a nasazením menšího počtu policistů. Při základní kontrole provádět častěji orientační vyšetření na přítomnost drog u řidičů.

### *Zachovat „Nulovou hranici“*

Oproti jiným státům Evropské unie patří Česká republika mezi státy, kde se řízení pod vlivem návykových látek netoleruje. Je zapotřebí v tomto ohledu nepolevit a udržet tzv. „Nulovou hranici“.

### **5.11.2. Represe**

#### *Bodový systém*

Zavedení bodového systému se kladně projevilo na bezpečnosti silničního provozu. Hrozba možného přidělení bodů za způsobení bodovaného přestupku se jeví jako účinnější prevence než udělení sankce pokuty. Vědomí řidičů, že při dosažení dvanácti bodů automaticky pozbývají řidičská oprávnění a rok nesmí řídit motorové vozidlo je velkou motivací. Z tohoto pohledu bych navrhovala rozšíření bodového systému o dva body pro řidiče, který způsobí dopravní nehodu.

#### *Změna sankce*

V současné době platí, že pokud je řidič uznán vinným ze spáchání přestupku řízení vozidla pod vlivem návykových látek, uloží se mu sankce pokuty ve výši 2 500,- Kč až 20 000,- Kč a sankce zákazu činnosti spočívající v zákazu řízení všech motorových vozidel v délce šest až dvanáct měsíců. Navrhovala bych zvýšení spodní hranice minimálně na 5 000,- Kč, aby bylo sankční rozpětí shodné se sankcí za překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 40 km/h nebo mimo obec o 50 km/h. Domnívám se, že řízení vozidla pod vlivem návykových látek je stejně nebezpečné jako výše uvedené překročení rychlosti. I u této sankce bych navrhovala zvýšení spodní hranice, a to na 10 měsíců. Pokud by se řidič vozidla v období pěti let dopustil opakovaně přestupku řízení pod vlivem návykových látek, dále by opakovaně řídil vozidlo ve stavu vylučujícím způsobilost, nebo by se opakovaně odmítl podrobit vyšetření ke zjištění, zda při řízení vozidla nebyl pod vlivem návykových látek, volila bych odnětí řidičského oprávnění na dobu dvou let, kdy po uplynutí této doby by řidič musel opakovaně podstoupit výcvik v autoškole a složit odbornou zkoušku. Domnívám se, že tato sankce je daleko výchovnější než uložení peněžitého trestu. Pro mnoho řidičů, kteří používají vozidlo k výkonu své práce může být uložení této sankce likvidační.

V obecné rovině by měl být kladen větší důraz na vymáhání práva. Stát by neměl tolerovat diskuzi o tom, zda se vůbec řidič dopustil nějakého přestupku. Jednou je vydána právní norma, kterou je třeba dodržovat. Touto normou jsou stanovena pravidla, která je

třeba dodržovat. Neustálé změny zákona o silničním provozu a nejednotnost soudů v rozhodování, dává prostor komerčním společnostem, které parazitují na nedokonalostech zákona. Neukázněným řidičům veřejně nabízejí „pojištění proti pokutám“ a slibují jim, že za své protiprávní jednání nebudou nijak potrestáni. Protahují proces správního řízení tak, aby nebylo možno ve věci rozhodnout. Neúměrně tak zvyšují náklady na řízení a zatěžují soudy.

## 6 ZÁVĚR

Problematika návykových látek patří mezi závažný společenský problém, který si vynucuje komplexní řešení, jak z hlediska výchovného, medicínského tak z pohledu společenské nebezpečnosti související s nárůstem primární i sekundární kriminality. Člověk v rámci své vlastní existence přemísťoval sám sebe, nebo věci z místa na místo, proto aby zlepšil svou ekonomickou situaci nebo vlastní podmínky pro život. Nejrozšířenějším způsobem dopravy je doprava silniční. S neustále se zvyšujícím počtem motorových vozidel narůstá i počet těch řidičů, kteří nejsou ochotni při řízení vozidla dodržovat pravidla silničního provozu. Návykové látky pronikly i do silniční dopravy a představují celospolečenský problém. Zájem celé společnosti na bezpečném silničním provozu stojí výše, než právo jedince řídit vozidlo co nejdříve po užití návykové látky. Cílem diplomové práce bylo pomocí statistických analýz vyhodnotit vliv návykových látek na nehodovost v České republice. Provedený rozbor byl zacílen na zachycení dlouhodobější tendence vývoje nehod způsobených pod vlivem návykových látek. Podle jednotlivých analýz bylo vymezeno, jak se bude počet nehod způsobených pod vlivem návykových látek v budoucnu vyvíjet.

Pro výpočty byla použita data z veřejné databáze Policejního prezidia ČR a dále pak data z databáze Policejního prezidia ČR získaná na základě zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím.

Praktická část byla věnována rozboru dopravní nehodovosti v České republice se zaměřením na nehody způsobené pod vlivem návykových látek. Za celé sledované období let 2006 - 2014 bylo v České republice policií šetřeno 1 008 212 dopravních nehod, z toho u 51 804 viníků byly prokázány návykové látky. Podle provedených výpočtů za sledované období počet nehod způsobených viníkem pod vlivem návykových látek mírně klesá, kdy podle průměrného tempa růstu došlo ke snížení o 5 %. Tento stav lze přičíst zavedení bodového systému, který v České republice začal fungovat od druhé poloviny roku 2006. V následujícím období let 2015 – 2017 by mělo docházet ke snižování počtu zmíněných nehod. Rozborem bylo zjištěno, že procentní zastoupení nehod zaviněných viníky pod vlivem návykových látek se územně odlišuje. Nejvíce těchto nehod bylo způsobeno na území Středočeského kraje a Prahy. Viníci v těchto krajích způsobili 12 % nehod

z celkového počtu nehod způsobených pod vlivem návykových látek. Za tímto prvenstvím stojí především nejvyšší hustota dopravní sítě. Karlovarský kraj se může pyšnit nejmenším počtem těchto nehod. Z hlediska časové variace bylo nejvíce nehod pod vlivem návykových látek ve sledovaném období způsobeno v sobotu a v neděli. Z dosažených výsledků vyplývá, že v uvedených lokalitách a dnech volna by měl být zvýšen počet dopravních kontrol. Sledovány byly také počty dopravních nehod podle nejčastější příčiny vzniku. Řidiči pod vlivem návykových látek nejčastěji nezvládali samotné řízení vozidla a to ve 4 342 případech. Dále nepřizpůsobili rychlost jízdy dopravně technickému stavu vozovky, kdy ve 4 002 případech havarovali. Závažnost nehod způsobených pod vlivem návykových látek byla sledována i z pohledu celkových následků. Ve sledovaném období byla viníky pod vlivem alkoholu nebo drog způsobena škoda na majetku ve výši 2 691 mil. korun. Daleko závažnější jsou zjištěné následky na zdraví, kdy v období let 2006 - 2014 řidiči pod vlivem návykových látek usmrtili 632 osob a 23 552 osob zranili. Drtivá většina těchto obětí jde na vrub řidičů motorových vozidel. V rámci prevence je nutné, již u mladé generace v rámci dopravní výchovy, neustále upozorňovat na zvýšené riziko způsobení dopravní nehody při řízení vozidla pod vlivem návykových látek. Dalším důležitým ukazatelem, který byl hodnocen v diplomové práci, byl počet dopravních nehod podle jednotlivých viníků pod vlivem návykových látek. Dominantní postavení mezi viníky dopravních nehod mají řidiči motorových vozidel. Ti zavinili 44 629 dopravních nehod pod vlivem návykových látek. Návykové látky výrazně přispívají i k nehodovosti u cyklistů. U těchto viníků došlo k nárůstu nehod o 7 % ve sledovaném období. Po požití jednoho malého piva čelí cyklista dvojnásobnému riziku, že z kola spadne. Další neukázněnou skupinu představují chodci, kteří pod vlivem návykových látek způsobili 1 745 nehod. Celkový počet zjištěných viníků pod vlivem alkoholu za posledních pět let stagnuje. Snížil se počet zjištěných viníků pod vlivem alkoholu do 1 ‰, a to o 10 %. Naproti tomu však došlo k nárůstu viníků se zjištěnou hladinou alkoholu nad 1 ‰, a to o 1 %. Takto neukáznění řidiči zavinili 17 790 dopravních nehod. K výraznému navýšení počtu nehod o 6 % došlo v případech zavinění dopravní nehody pod vlivem drog. Kombinace alkoholu a drogy také nabývá na popularitě, neboť za sledované pětiletí se počet těchto viníků zvýšil o 30 %. Bylo zkoumáno také věkové složení viníků nehod pod vlivem návykových látek, kdy nejpočetnější skupinou byli muži ve věku 26 – 40 let, což je dáno vlivem demografického vývoje. Za nejrizikovější skupinu viníků nehod pod vlivem

návykových látek byla vyhodnocena skupina mladých řidičů ve věku do 25 let. S věkem úzce souvisí i délka řidičské praxe. Řidiči s délkou řidičské praxe do 5 let ve své kategorii způsobili 46 % dopravních nehod pod vlivem návykových látek. V rámci diplomové práce bylo provedeno dotazníkové šetření, které bylo podkladem pro testování dvou vyslovených hypotéz závislosti četnosti řízení a délky praxe řidiče na počtu dopravních nehod způsobených pod vlivem návykových látek. Bylo zjištěno, že délka praxe řidiče slabě závisí na počtu dopravních nehod. Závislost četnosti řízení na nehodovosti pod vlivem návykových látek se nepotvrdila.

V diplomové práci byl za pomoci statistických analýz posouzen vliv návykových látek na nehodovost v silničním provozu a byla navržena opatření v oblasti prevence i represe. Navrhovaná opatření se týkají dopravní výchovy a odborného výcviku v autoškole. Dále byly navrženy změny při udělování řidičského oprávnění u mladých řidičů a změna v oblasti sankcí pro neukázněné řidiče. Vzhledem k tomu, že v provozu na pozemních komunikacích byla ve sledovaném období každá 19. nehoda způsobena pod vlivem návykových látek, kdy při této nehodě byla každá 9. osoba usmrcena, je hlavním klíčem ke snížení této nehodovosti zodpovědnější chování samotných účastníků silničního provozu.

## 7 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

### 7.1. Literární zdroje

1. ADAMEC, V. a kol. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha: Grada, 2008. ISBN 987-80-247-2156-9
2. AUTORSKÝ KOLEKTIV CENTRA DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. *Bezpečnost silničního provozu aktuální poznatky I. Díl*. 2011. ISBN 978-80-86502-35-9
3. BLAŽEJOVSKÝ, M. *Drogy v dopravě*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. ISBN 978-80-7478-903-8
4. BUŠTA, P., KNĚŽÍNEK, J., SEDL, A. *Zákon o silničním provozu s komentářem*. Praha: Lenka Buštová Venice Music Production, 2012. ISBN 978-904270-3-7
5. CHMELÍK JAN A KOLEKTIV. *Dopravní nehody*. Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk s.r.o., 2010. ISBN 978-80-7380-211-0
6. HIRT, M. a kol. *Dopravní nehody v soudním lékařství a soudním inženýrství*. Praha: Grada Publishing, a.s., 2012. ISBN 978-80-247-4308-0
7. KALINA, K. a kol. *Drogy a drogové závislosti 1 – mezioborový přístup*. 1.vyd. Praha: Úřad vlády ČR, 2003. ISBN 86734-05-6
8. KOPECKÝ, Z. - HOŘÍN, J. - PAVLÍČEK, K. *Kapitoly z mezinárodního a evropského dopravního práva*. Praha: Policejní akademie České republiky, 2007. ISBN 978-80-7251-265-2
9. MORAVČÍK, V. a kol. *Výroční zpráva o stavu ve věcech drog v České republice v roce 2013*. Praha: Úřad vlády v České republice, 2013. ISBN 978-80-7440-109-1
10. PORADA, V. A KOLEKTIV. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. Vysokoškolská právnická učebnice, 2000. ISBN 80-7201-212-6
11. PŘEHLED O NEHODOVOSTI NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V ČESKÉ REPUBLICE ZA ROK 2006. Praha, 2007
12. PŘEHLED O NEHODOVOSTI NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V ČESKÉ REPUBLICE ZA ROK 2007. Praha, 2008

13. PŘEHLED O NEHODOVOSTI NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V ČESKÉ REPUBLICE ZA ROK 2008. Praha, 2009
14. PŘEHLED O NEHODOVOSTI NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V ČESKÉ REPUBLICE ZA ROK 2009. Praha, 2010
15. PŘEHLED O NEHODOVOSTI NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V ČESKÉ REPUBLICE ZA ROK 2010. Praha, 2011
16. PŘEHLED O NEHODOVOSTI NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V ČESKÉ REPUBLICE ZA ROK 2011. Praha, 2012
17. PŘEHLED O NEHODOVOSTI NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V ČESKÉ REPUBLICE ZA ROK 2012. Praha, 2013
18. PŘEHLED O NEHODOVOSTI NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V ČESKÉ REPUBLICE ZA ROK 2013. Praha, 2014
19. PŘEHLED O NEHODOVOSTI NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH V ČESKÉ REPUBLICE ZA ROK 2014. Praha, 2015
20. SCHROTER, Z. *Nová pravidla a bodový systém*. Praha: GRADA Publishing, a.s., 2006. ISBN 80-257-1642-9
21. SVÁTOŠOVÁ, L., KÁBA, B. *Statistické metody I*. Praha: ČZU v Praze, Provozně ekonomická fakulta v Praze, 2008. ISBN 978-80-213-1672-0
22. SVÁTOŠOVÁ, L., KÁBA, B. *Statistické metody II*. Praha: ČZU v Praze, Provozně ekonomická fakulta v Praze, 2008. ISBN 978-80-213-1736-9
23. ŠTIKAR, J., ŠTIKAROVÁ, J., HOSKOVEC, J. *Psychologie v dopravě. Učební texty Univerzity Karlovy v Praze*. Praha: Nakladatelství Karolinum, 2003. ISBN 80-246-0606-2
24. VYKOPALOVÁ, H. *Psychologie v dopravě*. Brno: Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství, 2012. ISBN 978-80-214-4564-2
25. Závazný pokyn č. 160 policejního prezidenta ze dne 4. prosince 2009, kterým se upravuje postup na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.



## 7.2. Internetové zdroje

26. JESENICKO – OPILÝ A ZDROGOVANÝ ŘIDIČ NAJÍŽDĚL V KRADENÉM AUTĚ DO POLICISTŮ. Týden 2015 [cit. 2015-02-25]. Dostupné z: <[http://www.tyden.cz/rubriky/domaci/krimi/opily-a2-zdrogovany-ridic-najizdel-v-kradenem-aute-do-policistu\\_311680.html#.VNNQrk9ATcs](http://www.tyden.cz/rubriky/domaci/krimi/opily-a2-zdrogovany-ridic-najizdel-v-kradenem-aute-do-policistu_311680.html#.VNNQrk9ATcs)>
27. BODOVÝ SYSTÉM. *Základní principy fungování*. [online] 2015 [cit. 2015-09-18]. Dostupné z: <<http://www.bodovysystem.cz/Zakladni-principy-fungovani>>
28. MINISTERSTVO DOPRAVY. *Bodování řidiči v ČR*. [online] 2015 [cit. 2015-05-18]. Dostupné z: <[http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/8BB0A1F0-FC62-4907-A3B1-DF238F86CF44/0/1503\\_BR.pdf](http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/8BB0A1F0-FC62-4907-A3B1-DF238F86CF44/0/1503_BR.pdf)>
29. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, ROČENKA DOPRAVY 2014. *Délka silniční sítě v ČR* [online]. 2015 [cit. 2015-09-18]. Dostupné z: <[http://www.sydos.cz/cs/rocenka\\_pdf/Rocenka\\_dopravy\\_2014.pdf](http://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2014.pdf)>
30. BESIP. *Domluvme se*. [online]. 2015 [2015-09-02]. Dostupné z: <<http://www.ibesip.cz/cz/aktivity/archiv-kampani/domluvme-se>>
31. BESIP. *Nemyslíš, zaplatíš*. [online]. 2015 [2015-09-02]. Dostupné z: <<http://www.ibesip.cz/cz/aktivity/archiv-kampani>>
32. CZRSOCZ. *Observatoř bezpečnosti silničního provozu*. [online]. 2015 [2015-07-02] Dostupné z: <<http://www.czrso.cz/clanky/stav-bezpecnosti-na-nasich-silnicich-neni-uspokojivy>>
33. ZAOŠTŘENO NA DROGY. *Situace drog v České republice v roce 2013*. [online]. 2014 [2014-11-09] Dostupné z: <<http://www.drogyinfo.cz/publikace/zaostreno-na-drogy/2014-zaostreno-na-drogy/05-14-situace-ve-vecech-drog-v-ceske-republice-v-roce-2013>>
34. ZAOŠTŘENO NA DROGY. *Drogy a řízení*. [online]. 2014 [2014-11-09] Dostupné z: <<http://www.drogy-info.cz/publikace/zaostreno-na-drogy/2008-zaostreno-na-drogy/02-08-drogy-a-rizeni>>
35. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Statistiky bodového hodnocení řidičů*. [online]. 2015 [2015-11-09] Dostupné z: <[http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni\\_doprava/Ridicke\\_prukazy\\_Autoskoly/Statistiky](http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicke_prukazy_Autoskoly/Statistiky)>

36. BESIP. *NSBSP na období 2011-2020*. [online]. 2015 [2015-11-09] Dostupné z: <http://www.ibesip.cz/cz/strategie/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020>

### **7.3. Oficiální dokumenty**

37. ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).
38. ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů
39. ČESKO. Zákon č. 200/1999 Sb., o přestupcích ve znění pozdějších předpisů
40. ČESKO. Zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník

## 8 SEZNAM OBRÁZKŮ, GRAFŮ A TABULEK

### Seznam obrázků

Obrázek 1 Bodový systém v zemích EU v roce 2014 .....	18
Obrázek 2 Míra rizika zavinění dopravní nehody řidičem pod vlivem alkoholu .....	27

### Seznam grafů

Graf 1 Poměr návykových látek zjištěných u řidičů motorových vozidel v rámci dohledu k nehodovosti pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2006 – 2014 .....	40
Graf 2 Srovnání dopravních nehod způsobených pod vlivem návykových látek k celkovému počtu dopravních nehod v ČR v období v letech 2006 – 2014 .....	41
Graf 3 Dopravní nehody pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2010 – 2014 podle krajů .....	44
Graf 4 Rozbor nehod způsobených pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2010 – 2014 podle dnů týdnu.....	45
Graf 5 Příčiny dopravních nehod způsobených pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2010 – 2014 .....	47
Graf 6 Podíl nehod pod vlivem návykových látek k celkovému počtu nehod v ČR v období 2006 – 2014 (v %) podle závažnosti následků .....	50
Graf 7 Rozdělení dopravních nehod způsobených pod vlivem návykových látek v letech 2006 – 2014 podle viníků .....	53
Graf 8 Podíl následků nehod pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2006 – 2014 podle kategorie viníka dopravní nehody .....	54
Graf 9 Podíl zjištěné hladiny alkoholu a počtu drog na celkovém počtu dopravních nehod pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2010 – 2014 (v %) .....	55
Graf 10 Věk a jistěné množství alkoholu a drog u viníka dopravní nehody způsobené pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2010 – 2014 .....	57
Graf 11 Porovnání délky praxe viníka dopravní nehody pod vlivem návykové látky k celkovému počtu dopravních nehod v ČR v letech 2006 – 2014 .....	60
Graf 12 Absolutní počet nehod pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2006 – 2014 podle řidičské praxe .....	61
Graf 13 Poměrný počet nehod pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2006 – 2014 (v %).....	61

Graf 14 Přízení pod vlivem návykových látek v absolutní četnosti .....	62
Graf 15 Četnost řízení pod vlivem návykových látek (v %) .....	63
Graf 16 Řízení pod vlivem návykových látek v jednotlivých dnech (v %) .....	63
<b>Seznam tabulek</b>	
Tabulka 1 Rozdělní návykových látek .....	25
Tabulka 2 Vliv alkoholu na řidiče .....	27
Tabulka 3 Vliv nelegálních návykových látek na řidiče .....	29
Tabulka 4 Přehled délek silnic a dálnic v ČR (v km) v roce 2014 .....	31
Tabulka 5 Řidiči pod vlivem návykových látek v letech 2010 – 2014 .....	34
Tabulka 6 Povolené hladiny alkoholu v krvi řidičů ve vybraných zemích EU .....	35
Tabulka 7 Celkový počet dopravních nehod v ČR v letech 2006 – 2014 .....	38
Tabulka 8 Predikce vývoje počtu nehod v ČR v letech 2015 – 2017 .....	39
Tabulka 9 Počet dopravních nehod v ČR pod vlivem návykových látek v letech 2006 – 2014 .....	42
Tabulka 10 Predikce vývoje počtu nehod zaviněných pod vlivem návykových látek v letech 2015 – 2017 .....	42
Tabulka 11 Celková výše škod při nehodách způsobených pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2006 – 2014 (v Kč).....	48
Tabulka 12 Predikce vývoje počtu umrcených osob při dopravních nehodách způsobených pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2015 – 2017 .....	50
Tabulka 13 Predikce vývoje nehod u jednotlivých viníků .....	53
Tabulka 14 Predikce vývoje zjištěných návykových látek v letech 2015 – 2017 .....	56
Tabulka 15 Porovnání celkového počtu nehod s nehodami způsobenými pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2006 – 2014 podle délky řidičské praxe .....	60
Tabulka 16 Asociační tabulka hypotézy $H_{01}$ .....	64
Tabulka 17 Asociační tabulka hypotézy $H_{02}$ .....	65

## Seznam příloh

Příloha 1 Vývoj zjištěných návykových látek v rámci dohledu a při dopravní nehodě v ČR v letech 2006 - 2014 .....	82
Příloha 2 Vývoj návykových látek zjištěných u řidiče motorového vozidla v rámci dopravní kontroly v ČR v letech 2006 - 2014 .....	82
Příloha 3 Vývoj drog zjištěných při řízení vozidla v rámci kontroly Policie ČR v ČR v letech 2010 – 2014 .....	83
Příloha 4 Srovnání celkové nehodovosti a nehodovosti pod vlivem návykových látek v ČR v období 2006-2014 .....	83
Příloha 5 Rozdělení dopravních nehod způsobených pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2010 – 2014 podle krajů .....	84
Příloha 6 Rozdělení dopravních nehod způsobených pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2010 – 2014 podle jednotlivých dnů v týdnu .....	85
Příloha 7 Příčiny nehod způsobných pod vlivem návykových látek v ČR v období 2010-2014 – vývoj .....	86
Příloha 8 Příčiny dopravních nehod pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2010-2014 .....	87
Příloha 9 Podíl nehod pod vlivem návykových látek na celkovém počtu nehod v ČR v letech 2006 – 2014 podle následků na zdraví .....	88
Příloha 10 Vývoj nehodovosti pod vlivem návykových látek v ČR v 2006-2014 podle následků na zdraví .....	88
Příloha 11 Rozdělení dopravních nehod pod vlivem návykových látek podle viníka s poměrem k celkovému počtu dopravních nehod způsobených pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2006-2014 .....	89
Příloha 12 Vývoj nehod pod vlivem návykových látek v ČR 2006-2014 podle jednotlivých viníků .....	90
Příloha 13 Rozdělení následků na zdraví podle viníků dopravní nehody pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2006 – 2014.....	91
Příloha 14 Zjištěné návykové látky u viníků nehod vyjádřené k celkovému počtu nehod způsobených pod vlivem návykových látek v období 2010-2014 .....	92
Příloha 15 Vývoj zjištěných návykových látek u viníka nehody v ČR v období 2010-14.	92

Příloha 16 Rozdělení viníků podle věku, pohlaví a zjištěné návykové látky v roce 2010-2014 .....	92
Příloha 17 Délka praxe u řidičů motorových vozidel ve vztahu k celkové nehodovosti a nehodovosti pod vlivem návykových látek v ČR v 2006-2014 .....	93
Příloha 18 Vývoj nehodovosti pod vlivem návykových látek u řidiče motorového vozidla v ČR v letech 2006-2014 s délkou praxe do 5 let .....	93
Příloha 19 Vývoj nehodovosti pod vlivem návykových látek u řidiče motorového vozidla v ČR v letech 2006-2014 s délkou praxe 6-10 let .....	94
Příloha 20 Vývoj nehodovosti pod vlivem návykových látek u řidiče motorového vozidla v ČR v letech 2006-2014 s délkou praxe nad 10 let .....	94
Příloha 21 Dotazník pro občany na téma Řízení vozidla pod vlivem návykových látek .....	95

## 9 PŘÍLOHY

Příloha: 1 Vývoj zjištěných návykových látek v rámci dohledu a při dopravní nehodě v ČR v letech 2006 - 2014

Rok	Návykové látky při dohledu	Návykové látky při DN		Řidič pod vlivem alkoholu	Řidič pod vlivem drog
2006	8259	6807	82%	8259	0
2007	7695	7466	97%	7695	0
2008	7600	7252	95%	7600	0
2009	13298	5725	43%	13298	0
2010	14718	5015	34%	13268	1450
2011	14494	5242	36%	12777	1717
2012	11037	4974	45%	11037	2195
2013	12514	4686	37%	9729	2785
2014	13449	4637	34%	10146	3303
	103064	51804	50%	93809	11450

Příloha: 2 Vývoj návykových látek zjištěných u řidiče motorového vozidla v rámci dopravní kontroly v ČR v letech 2006 - 2014

Rok	Návykové látky při dohledu	$d_i$	$k_i$	$y_i/y_0$
2006	8259			
2007	7695	-564	0,93	0,93
2008	7600	-95	0,99	0,92
2009	13298	5698	1,75	1,61
2010	14718	1420	1,11	1,78
2011	14494	-224	0,98	1,75
2012	11037	-3457	0,76	1,34
2013	12514	1477	1,13	1,52
2014	13449	935	1,07	1,63
Průměr			1,09	
Celkem	103064		$\bar{k}$ 2006-2009 = 1,06	

Příloha: 3 Vývoj drog zjištěných při řízení vozidla v rámci kontroly Policie ČR v ČR v letech 2010 - 2014

Rok	Drogy při dohledu	$d_{ii}$	$k_i$	$Y_i/Y_0$
2010	1450			
2011	1717	267	1,18	1,18
2012	2195	478	1,28	1,51
2013	2785	590	1,27	1,92
2014	3303	518	1,19	2,28
Průměr		463	1,23	
Celkem	11450		$\bar{k}_{2010-2014}=1,29$	

Příloha 4 Srovnání celkové nehodovosti a nehodovosti pod vlivem návykových látek v ČR v období 2006-2014

Rok	Celkem nehody	Celkem nehody pod vlivem NL	%
2006	187965	6807	4%
2007	182736	7466	4%
2008	160376	7252	5%
2009	74815	5725	8%
2010	75522	5015	7%
2011	75137	5242	7%
2012	81404	4974	6%
2013	84398	4686	6%
2014	85859	4637	5%
průměr	112024	5756	5%
Celkem	1008212	51804	5%



Příloha 5 Rozdělení dopravních nehod způsobených pod vlivem návykových látek v ČR  
v letech 2010 – 2014 podle krajů

Kraj	2010	2011	2012	2013	2014	Celkem	% k ČR
<b>PRAHA</b>	490	491	447	446	482	2356	10%
<b>Středočeský</b>	599	657	625	562	598	3041	12%
<b>Jihočeský</b>	363	253	237	344	360	1557	6%
<b>Plzeňský</b>	328	331	284	282	319	1544	6%
<b>Ústecký</b>	355	418	408	370	352	1903	8%
<b>Královéhradecký</b>	241	261	287	244	239	1272	5%
<b>Jihomoravský</b>	518	469	478	456	512	2433	10%
<b>Moravskoslezský</b>	562	655	586	580	559	2942	12%
<b>Olomoucký</b>	314	361	320	319	314	1628	7%
<b>Zlínský</b>	309	268	311	305	308	1501	6%
<b>Vysočina</b>	174	207	185	166	172	904	4%
<b>Pardubický</b>	264	314	319	245	26	1168	5%
<b>Liberecký</b>	251	304	276	243	250	1324	5%
<b>Karlovarský</b>	128	200	153	147	128	756	3%
<b>CELKEM</b>	4896	5189	4916	4709	4856	24566	

Příloha 6 Rozdělení dopravních nehod způsobených pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2010 – 2014 podle jednotlivých dnů v týdnu

Rok	Pondělí				Úterý				Středa			
	Počet nehod	$d_{li}$	$k_i$	$y_i/y_0$	Počet nehod	$d_{li}$	$k_i$	$y_i/y_0$	Počet nehod	$d_{li}$	$k_i$	$y_i/y_0$
2010	495				458				429			
2011	510	-15	1,03	1,03	482	-24	1,05	1,05	492	-63	1,15	1,15
2012	499	11	0,98	1,01	465	17	0,96	1,02	486	6	0,99	1,13
2013	459	40	0,92	0,93	474	-9	1,02	1,03	516	-30	1,06	1,20
2014	490	-31	1,07	0,99	413	61	0,87	0,90	508	8	0,98	1,18
Průměr	613		1,00		573		0,98		608		1,05	
Celkem	2453		$\bar{k}_{2010-2014}=1$		2292		$\bar{k}_{2010-2014}=1$		2431		$\bar{k}_{2010-2014}=1,05$	

Rok	Čtvrtek				Pátek				Sobota			
	Počet nehod	$d_{li}$	$k_i$	$y_i/y_0$	Počet nehod	$d_{li}$	$k_i$	$y_i/y_0$	Počet nehod	$d_{li}$	$k_i$	$y_i/y_0$
2010	584				792				1298			
2011	650	-66	1,11	1,11	792	0	1,00	1,00	1321	-23	1,02	1,02
2012	544	106	0,84	0,93	718	74	0,91	0,91	1271	50	0,96	0,98
2013	526	18	0,97	0,90	667	51	0,93	0,84	1188	83	0,93	0,92
2014	534	-8	1,02	0,91	668	-1	1,00	0,84	1131	57	0,95	0,87
Průměr	710		0,98		909		0,96		1553		0,97	
Celkem	2838		$\bar{k}_{2010-2014}=0,98$		3637		$\bar{k}_{2010-2014}=1$		6209		$\bar{k}_{2010-2014}=0,97$	

Rok	Neděle			
	Počet nehod	$d_{li}$	$k_i$	$y_i/y_0$
2010	964			
2011	995	-31	1,03	1,03
2012	991	4	1,00	1,03
2013	856	135	0,86	0,89
2014	893	-37	1,04	0,93
Průměr	1174,75		0,98	
Celkem	4699		$\bar{k}_{2010-2014}=0,99$	

Příloha 7 Příčiny nehod způsobných pod vlivem návykových látek v ČR v období 2010-2014 - vývoj

Nezvládnutí řízení vozidla					Nepřízpůsobení rychlosti dopravně techn. stavu vozovky				Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla			
Rok	Počet nehod	$d_{ij}$	$k_i$	$y_i/y_0$	Počet nehod	$d_{ij}$	$k_i$	$y_i/y_0$	Počet nehod	$d_{ij}$	$k_i$	$y_i/y_0$
2010	859				892				711			
2011	847	12	0,99	0,99	870	22	0,98	0,98	678	33	0,95	0,95
2012	898	-51	1,06	1,05	805	65	0,93	0,90	565	113	0,83	0,79
2013	851	47	0,95	0,99	721	84	0,90	0,81	538	27	0,95	0,76
2014	887	-36	1,04	1,03	714	7	0,99	0,80	473	65	0,88	0,67
Průměr	1086		1,01		1001		0,95		741		0,90	
Celkem	4342		$\bar{k}_{2010-2014}=1,01$		4002		$\bar{k}_{2010-2014}=0,95$		2965		$\bar{k}_{2010-2014}=0,90$	

Nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky					Nesprávné otáčení nebo couvání				Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru			
Rok	Počet nehod	$d_{ij}$	$k_i$	$y_i/y_0$	Počet nehod	$d_{ij}$	$k_i$	$y_i/y_0$	Počet nehod	$d_{ij}$	$k_i$	$y_i/y_0$
2010	349				247				291			
2011	351	-2	1,01	1,01	224	23	0,91	0,91	276	15	0,95	0,95
2012	349	2	0,99	1,00	215	9	0,96	0,87	209	67	0,76	0,72
2013	331	18	0,95	0,95	201	14	0,93	0,81	218	-9	1,04	0,75
2014	246	85	0,74	0,70	202	-1	1,00	0,82	201	17	0,92	0,69
Průměr	407		0,92		272		0,95		299		0,92	
Celkem	1626		$\bar{k}_{2010-2014}=0,92$		1089		$\bar{k}_{2010-2014}=0,95$		1195		$\bar{k}_{2010-2014}=0,92$	

Nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu					Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem				Nedání přednosti proti příkazu DZ DEJ PŘEDNOST			
Rok	Počet nehod	$d_{ij}$	$k_i$	$y_i/y_0$	Počet nehod	$d_{ij}$	$k_i$	$y_i/y_0$	Počet nehod	$d_{ij}$	$k_i$	$y_i/y_0$
2010	268				153				112			
2011	243	25	0,91	0,91	146	7	0,95	0,95	104	8	0,93	0,93
2012	217	26	0,89	0,81	131	15	0,90	0,86	78	26	0,75	0,70
2013	169	48	0,78	0,63	125	6	0,95	0,82	81	-3	1,04	0,72
2014	162	7	0,96	0,60	98	27	0,78	0,64	97	-16	1,20	0,87
Průměr	265		0,88		163		0,90		118		0,98	
Celkem	1059		$\bar{k}_{2010-2014}=0,88$		653		$\bar{k}_{2010-2014}=0,90$		472		$\bar{k}_{2010-2014}=0,99$	

Jiný druh nepřiměřené rychlosti				
Rok	Počet nehod	$d_{ij}$	$k_i$	$y_i/y_0$
2010	92			
2011	81	11	0,88	0,88
2012	64	17	0,79	0,70
2013	87	-23	1,36	0,95
2014	85	2	0,98	0,92
Průměr	102		1,00	
Celkem	409		$\bar{k}_{2010-2014}=0,99$	

Příloha 8 Příčiny dopravních nehod pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2010-2014

Příčina dopravní nehody	2010	2011	2012	2013	2014	Celkem
Nezvládnutí řízení vozidla	859	847	898	851	887	4342
Nepřizpůsobení rychlosti dopravně techn. stavu vozovky	892	870	805	721	714	4002
Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	711	678	565	538	473	2965
Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky	349	351	349	331	246	1626
Nesprávné otáčení nebo couvání	247	224	215	201	202	1089
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru	291	276	209	218	201	1195
Nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	268	243	217	169	162	1059
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	153	146	131	125	98	653
Nedání přednosti proti příkazu DZ DEJ PŘEDNOST	112	104	78	81	97	472
Jiný druh nepřiměřené rychlosti	92	81	64	87	85	409
Celkem nehody pod vlivem NL	5015	5242	4974	4686	4637	24554

Příloha 9 Podíl nehod pod vlivem návykových látek na celkovém počtu nehod v ČR v letech 2006 – 2014 podle následků na zdraví

Rok	Usmrceno celkem	Usmrceno pod vlivem návykových látek	%	Těžce zraněno celkem	Těžce zraněno pod vlivem návykových látek	%	Lehce zraněno celkem	Lehce zraněno pod vlivem návykových látek	%
2006	956	42	4,39	3990	314	7,87	24231	2567	10,59
2007	1123	36	3,21	3960	343	8,66	25382	2670	10,52
2008	992	80	8,06	3809	315	8,27	24776	2603	10,51
2009	832	123	14,78	3536	376	10,63	23777	2282	9,60
2010	753	102	13,55	2823	315	11,16	21610	1976	9,14
2011	707	89	12,59	3092	271	8,76	22519	2323	10,32
2012	681	45	6,61	2986	317	10,62	22590	2208	9,77
2013	583	52	8,92	2782	237	8,52	22577	2069	9,16
2014	629	63	10,02	2762	281	10,17	23655	2085	8,81
Celkem	7256	632	8,71	29740	2769	9,31	211117	20783	9,84

Příloha 10 Vývoj nehodovosti pod vlivem návykových látek v ČR v 2006-2014 podle následků na zdraví

Rok	Usmrceno	$d_i$	$k_i$	$y_i/y_0$	Těžce zraněno	$d_i$	$k_i$	$y_i/y_0$	Lehce zraněno	$d_i$	$k_i$	$y_i/y_0$
2006	42				314				2567			
2007	36	-6	0,857143	0,857143	343	29	1,092357	1,092357	2670	103	1,040125	
2008	80	44	2,222222	1,904762	315	-28	0,918367	1,003185	2603	-67	0,974906	
2009	123	43	1,5375	2,928571	376	61	1,193651	1,197452	2282	-321	0,876681	0,876681
2010	102	-21	0,829268	2,428571	315	-61	0,837766	1,003185	1976	-306	0,865907	0,759124
2011	89	-13	0,872549	2,119048	271	-44	0,860317	0,863057	2323	347	1,175607	0,892432
2012	45	-44	0,505618	1,071429	317	46	1,169742	1,009554	2208	-115	0,950495	0,848252
2013	52	7	1,155556	1,238095	237	-80	0,747634	0,754777	2069	-139	0,937047	0,794852
2014	63	11	1,211538	1,5	281	44	1,185654	0,894904	2085	16	1,007733	0,800999
Průměr	70		1,15		308		1		2310		0,968912	
Celkem	632		$k_{2006-2009}=1,54$ $k_{2010-2014}=0,92$		2769		$k_{2006-2014}=1$		20783		$k_{2006-2014}=0,99$	

Příloha 11 Rozdělení dopravních nehod pod vlivem návykových látek podle viníka s poměrem k celkovému počtu dopravních nehod způsobených pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2006-2014

Rok	Celkem DN	Řidič MV	%	Chodec	%	Cyklista	%
2006	6807	6118	90%	181	3%	508	7%
2007	7466	6800	91%	201	3%	465	6%
2008	7252	6602	91%	192	3%	458	6%
2009	5725	4992	87%	205	4%	528	9%
2010	5015	4271	85%	211	4%	533	11%
2011	5242	4396	84%	205	4%	641	12%
2012	4974	4030	81%	208	4%	736	15%
2013	4686	3775	81%	180	4%	731	16%
2014	4637	3645	79%	196	4%	796	17%
Průměr			85%		4%		11%

Příloha 12 Vývoj nehod pod vlivem návykových látek v ČR 2006-2014 podle jednotlivých viníků

Řidič mot. Vozidla	Rok	Počet nehod	$d_i$	$k_i$	$y_i/y_0$
	2006	6118			
	2007	6800	682	1,11	1,11
	2008	6602	-198	0,97	1,08
	2009	4992	-1610	0,76	0,82
	2010	4271	-721	0,86	0,70
	2011	4396	125	1,03	0,72
	2012	4030	-366	0,92	0,66
	2013	3775	-255	0,94	0,62
	2014	3645	-130	0,97	0,60
	Průměr	4959		0,94	
	Celkem	44629		$\bar{k}_{2006-2014}=0,94$	
Cyklista	Rok	Počet nehod	$d_i$	$k_i$	$y_i/y_0$
	2006	503			
	2007	462	-41	0,92	0,92
	2008	458	-4	0,99	0,91
	2009	522	64	1,14	1,04
	2010	531	9	1,02	1,06
	2011	639	108	1,20	1,27
	2012	727	88	1,14	1,45
	2013	723	-4	0,99	1,44
	2014	786	63	1,09	1,56
	Průměr	595		1,06	
	Celkem	5351		$\bar{k}_{2006-2014}=1,07$	
Chodec	Rok	Počet nehod	$d_i$	$k_i$	$y_i/y_0$
	2006	171			
	2007	196	25	1,15	1,15
	2008	205	9	1,05	1,20
	2009	203	-2	0,99	1,19
	2010	201	-2	0,99	1,18
	2011	190	-11	0,95	1,11
	2012	206	16	1,08	1,20
	2013	180	-26	0,87	1,05
	2014	193	13	1,07	1,13
	Průměr	194		1,02	
	Celkem	1745		$\bar{k}_{2006-2014}=1,02$	

Příloha 13 Rozdělení následků na zdraví podle viníků dopravní nehody pod vlivem návykových látek v ČR v letech 2006 - 2014

<b>Řidič motorového vozidla</b>										
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Celkem
Nehody	6118	6800	6602	4992	4271	4396	4030	3775	3645	44629
Usmrcení	42	31	79	106	85	85	43	46	57	574
Těžce zraněno	255	280	315	291	230	271	224	152	182	2200
Lehce zraněno	2003	2152	2090	1691	1399	1663	1437	1317	1295	15047
Škoda	330701400	362285800	386670800	310872100	289750700	274111900	235586000	231851400	230757000	2652587100
<b>Cyklista</b>										
Nehody	-	-	438	525	536	646	732	723	792	4392
Usmrcení	-	-	1	13	17	2	2	5	6	46
Těžce zraněno	-	-	35	58	66	75	73	60	72	439
Lehce zraněno	-	-	344	427	404	513	599	605	633	3525
Škoda	-	-	2048300	2285400	2552600	2723700	3269300	3239500	3440400	19559200
<b>Chodec</b>										
Nehody	171	196	203	203	201	190	206	180	193	1743
Usmrcení	0	2	0	4	2	2	0	1	0	11
Těžce zraněno	19	25	19	27	19	31	20	24	24	208
Lehce zraněno	131	142	165	160	169	142	166	141	154	1370
Škoda	2044700	1723600	1599900	2074900	1858400	1672100	1886000	1432900	2371100	16663600
	Celkem DN	Celkem NL	Chodec	%	Cyklista	%	Řidič MV	%		
Usmrcení	7256	632	11	2%	46	7%	574	91%		
Těžce zraněno	29740	2769	208	8%	439	16%	2200	79%		
Lehce zraněno	211117	20783	1370	7%	3525	17%	15047	72%		

Příloha 14 Zjištěné návykové látky u viníků nehod vyjádřené k celkovému počtu nehod způsobených pod vlivem návykových látek v období 2010-2014

Rok	Celkem	Alkohol do 1‰	%	Alkohol nad 1‰	%	Drogy	%	Drogy+ alkohol	%
2010	5015	1554	31%	3447	69%	176	4%	14	0%
2011	5242	1490	28%	3736	71%	149	3%	16	0%
2012	4974	1422	29%	3533	71%	154	3%	19	0%
2013	4686	1188	25%	3467	74%	213	5%	31	1%
2014	4637	990	21%	3607	78%	220	5%	40	1%
Celkem	24554	6644	27%	17790	73%	912	4%	120	1%



Příloha 15 Vývoj zjištěných návykových látek u viníka nehody v ČR v období 2010-2014

	Viník DN do 1 ‰ alkoholu				Viník DN nad 1 ‰ alkoholu			
Rok	Počet nehod	$d_i$	$k_i$	$y_i/y_0$	Počet nehod	$d_i$	$k_i$	$y_i/y_0$
2010	1554				3447			
2011	1490	64	0,96	0,95882	3736	-289	1,08	1,083841
2012	1422	68	0,95	0,91506	3533	203	0,95	1,024949
2013	1188	234	0,84	0,76448	3467	66	0,98	1,005802
2014	990	198	0,83	0,63707	3607	-140	1,04	1,046417
Průměr	1329		0,9		3558		1,01	
Celkem	6644		$\bar{k}_{2010-2014}=0,9$		17790		$\bar{k}_{2010-2014}=1,01$	
	Viník DN drogy				Viník DN drogy+alkohol			
Rok	Počet nehod	$d_i$	$k_i$	$y_i/y_0$	Počet nehod	$d_i$	$k_i$	$y_i/y_0$
2010	176				14			
2011	149	-27	0,85	0,84659	16	2	1,14	1,142857
2012	154	5	1,03	0,875	19	3	1,19	1,357143
2013	213	59	1,38	1,21023	31	12	1,63	2,214286
2014	220	7	1,03	1,25	40	9	1,29	2,857143
Průměr	183		1,08		24		1,31	
Celkem	912		$\bar{k}_{2010-2014}=1,06$		120		$\bar{k}_{2010-2014}=1,30$	

Příloha 16 Rozdělení viníků podle věku, pohlaví a zjištěné návykové látky v roce 2010-2014

	Muži 2010-2014			Ženy 2010-2014		
	Drogy	AL do 0,99 ‰	AL nad 1 ‰	Drogy	AL do 0,99 ‰	AL nad 1 ‰
15-25 let	210	900	2351	43	113	303
26-40 let	415	1956	5563	33	257	688
41-65 let	67	1961	4675	8	328	535
nad 65 let	0	371	515	0	57	23

Příloha 17 Délka praxe u řidičů motorových vozidel ve vztahu k celkové nehodovosti a nehodovosti pod vlivem návykových látek v ČR v 2006-2014

Rok	Celkem DN	Pod vlivem NL	Praxe do 5 let				Praxe 6-10 let				Praxe nad 10 let			
			Celkem	Pod vlivem NL	%	%	Celkem	Pod vlivem NL	%	%	Celkem	Pod vlivem NL	%	%
2006	187965	6118	54509	2320	29%	38%	36580	1238	19%	20%	54739	1689	29%	28%
2007	182736	6800	78167	3698	43%	54%	32629	1369	18%	20%	51293	1874	28%	28%
2008	160376	6602	65931	3552	41%	54%	26641	1186	17%	18%	46600	1915	29%	29%
2009	74815	4992	26890	2500	36%	50%	9841	839	13%	17%	19365	1586	26%	32%
2010	75522	4271	23073	1974	31%	46%	9559	729	13%	17%	20037	1489	27%	35%
2011	75137	4396	21728	2062	29%	47%	8436	751	11%	17%	21044	1323	28%	30%
2012	81404	4030	15774	1412	19%	35%	8919	619	11%	15%	23129	1999	28%	50%
2013	84398	3775	15983	1402	19%	37%	9720	788	12%	21%	21893	1492	26%	40%
2014	85859	3645	15403	1600	18%	44%	9377	750	11%	21%	25165	1179	29%	32%
Celkem	1008212	44629	317458	20520	31%	46%	151702	8269	15%	19%	283265	14546	28%	33%

Příloha 18 Vývoj nehodovosti pod vlivem návykových látek u řidiče motorového vozidla v ČR v letech 2006-2014 s délkou praxe do 5 let

Rok	Počet nehod	$d_{ij}$	$k_i$	$y_i/y_0$
2006	2320			
2007	3698	1378	1,594	1,594
2008	3552	-146	0,961	1,531
2009	2500	-1052	0,704	1,078
2010	1974	-526	0,79	0,851
2011	2062	88	1,045	0,889
2012	1412	-650	0,685	0,609
2013	1402	-10	0,993	0,604
2014	1600	198	1,141	0,69
průměr	2280		0,879	
Celkem	20520		$\bar{k}_{2006-2010}=0,96$	

Příloha 19 Vývoj nehodovosti pod vlivem návykových látek u řidiče motorového vozidla v ČR v letech 2006-2014 s délkou praxe 6-10 let

Rok	Počet nehod	$d_{ii}$	$k_i$	$y_i/y_0$
2006	1238			
2007	1369	131	1,106	1,106
2008	1186	-183	0,866	0,958
2009	839	-347	0,707	0,678
2010	729	-110	0,869	0,589
2011	751	22	1,03	0,607
2012	619	-132	0,824	0,5
2013	788	169	1,273	0,637
2014	750	-38	0,952	0,606
průměr	919		0,848	
Celkem	8269		$\bar{k}_{2006-2014}=0,93$	

Příloha 20 Vývoj nehodovosti pod vlivem návykových látek u řidiče motorového vozidla v ČR v letech 2006-2014 s délkou praxe nad 10 let

Rok	Počet nehod	$d_{ii}$	$k_i$	$y_i/y_0$
2006	1689			
2007	1874	185	1,10953	1,1095
2008	1915	41	1,02188	1,1338
2009	1586	-329	0,8282	0,939
2010	1489	-97	0,93884	0,8816
2011	1323	-166	0,88852	0,7833
2012	1999	676	1,51096	1,1835
2013	1492	-507	0,74637	0,8834
2014	1179	-313	0,79021	0,698
průměr	1616		0,8705	
Celkem	14546		$\bar{k}_{2006-2014}=0,95$	

Příloha 21 Dotazník pro občany na téma Řízení vozidla pod vlivem návykových látek

Dotazník, který máte před sebou, se zaměřuje na vývoj nehodovosti pod vlivem návykových látek. Prosím Vás o udání pravdivých údajů. Dotazník je anonymní a slouží pro účely zpracování diplomové práce. Děkuji za Váš čas.

Zvolte prosím pouze jednu odpověď

1. Užíváte návykové látky?

a. častěji než 3x za týden	12
b. 2x až 3x za týden	24
c. maximálně jednou za týden	56
d. nejsem uživatelem	21

2. Řídil jste někdy pod vlivem návykových látek?

a. ano	79
b. ne	34

3. Kolikrát jste řídil pod vlivem návykových látek?

a. nikdy	34
b. jednou	38
c. dva až pětkrát	29
d. více jak pětkrát	12

4. Který den v týdnu jste řídil pod vlivem návykových látek?

a. žádný	34
b. pondělí až čtvrtek	10
c. pátek nebo sobota	42
d. neděle	27

5. Ve kterou denní dobu jste řídil pod vlivem návykových látek?

a. v žádnou	34
b. ráno nebo dopoledne	16
c. odpoledne	4
d. večer nebo v noci	59

6. Jakou vzdálenost jste ujel pod vlivem návykových látek?

a. žádnou	34
b. do jednoho km	18
c. jeden až pět km	29
d. pět až patnáct km	20
e. více než patnáct km	12

7. Způsobil jste někdy dopravní nehodu pod vlivem návykových látek?

a. ano	39
b. ne	74

8. Jaká je délka Vaší řidičské praxe?

a. méně jak pět let	48
b. více než pět let	65

9. Jak často řídíte?

b. denně	89
c. několikrát do měsíce	24

10. Souhlasil byste s uzákoněním tolerance určité hranice alkoholu za volantem?

a. ano	15
b. ne	98

11. Považujete prevenci v oblasti návykových látek v dopravě za dostačující?

a. ano	45
b. ne	68

12. Kterou formu prevence v této oblasti považujete za nejúčinnější?

a. dopravně-bezpečnostní akce policie	56
b. forma přednášky nebo školení	18
c. kampaň ve sdělovacích prostředcích	39

13. Kolik je Vám let?

a. do 25 let	42
b. 25 až 45 let	52
c. nad 46 let	19

14. Jste muž nebo žena

a. muž	88
b. žena	25

