

Rychlost jako základní dopravně bezpečnostní problém

Anotace: Problematika rychlosti je trvale aktuální oblastí v rámci dohledu policí prakticky všech států na bezpečnost silničního provozu. Prevence a represe zde působí ruku v ruce a společně jsou hlavním prostředkem k zamezení vzniku kritických dopravních situací a následně i dopravních nehod s těmi nejtěžšími následky. Pochopení všech rovin sledovaného problému je úkolem nejen dopravně bezpečnostní výzkumné oblasti, ale i nosným tématem výchovně vzdělávacího obsahu policejní specializace. Sledovaný problém je nepřetržité téma, které se neustále vyvíjí, mění se ve svém obsahu i narůstajících dopadech. Klade vysoké nároky jak na legislativní citlivé vymezení, tak i na účinnost policejní praxe. Proto se některé základní projevy tohoto problému řeší z několika rovin a pohledů. Je zde velmi potřebné komparativní hledisko, a to jak historické, tak i mezinárodní.

Klíčová slova: Přiměřená a nepřiměřená rychlost, nejvyšší dovolená rychlost, začínající řidiči, metody ovlivňování dodržování stanovené rychlosti, faktory ovlivňující bezpečnou rychlost, rychlost jako jedna z hlavních příčin dopravní nehodovosti.

Motorizace ve smyslu hlavního přínosu pro vývoj společnosti, není ve své postatě ničím jiným, než úpornou snahou a trvalým úsilím o zrychlení pohybu veškerého dění. To, že se na tomto místě budeme věnovat rychlosti na pozemních komunikacích, však neznamená, že se problém rychlosti neobjevuje na prvním místě i v dalších oblastech dopravy. Ostatně nejtypičtějším příkladem je železniční a především letecká doprava.

Přesto, člověk je více na zemi než ve vzduchu, a tak je pro něj přirozenější, dostupnější a pro každodenní činnost běžnější doprava silniční. Na ní nás v této stati bude zajímat především problematika vztahu rychlosti a bezpečnosti. Ta je, jak všeobecně známo, v nepřímé úměře. Problémem tedy zůstává, jak dále pracovat v oblasti tohoto fenoménu, vzhledem k bezpečnosti silničního provozu. Neboť tento problém nemá přímočaré řešení, ani jednoduché řešení nenabízí.

V rychlosti se skrývá značné nebezpečí, jednoznačně vyjádřené dopravní nehodovostí a jejími následky. Informace a statistiky o dopravní nehodovosti vždy obsahují rychlost jako jednu z hlavních příčin nehod řidičů silničních motorových vozidel. Bylo tomu tak dříve a je tomu tak i dnes. Rychlost vozidel se ale v podobě vážnosti následků nehod prakticky skrývá i ve všech ostatních příčinách, přestože jsou tyto příčiny jinak pojmenovány. Ať je to nezvládnutí vozidla nebo nedání přednosti v jízdě. Podstatou následků je totiž vždy pohyb, a tedy zpravidla rychlost vozidla.

Problém rychlosti vozidel však z pohledu bezpečnosti silničního provozu spočívá především v její přiměřenosti nebo nepřiměřenosti, a to ve vztahu k základním faktorům silničního provozu, tedy k jeho účastníkům, vozidlům a silničním komunikacím. Dále pak v eliminaci nepřiměřené rychlosti jako příčiny dopravní nehodovosti, jako hlavního důvodu, proč je nutné se působením fenoménu rychlosti v pojetí dopravní bezpečnosti trvale zabývat.

Nejprve se tedy podívejme na **nepřiměřenou rychlost** jako na jednu z hlavních příčin silničních dopravních nehod řidičů motorových vozidel. Především je nutno popsat základní znaky této příčiny. Z prvního pohledy lze totiž namítnout, že tato příčina není z celkového počtu nehod řidičů motorových vozidel na prvním místě **co do jejich četnosti**. V celkovém počtu dopravních nehod způsobených řidiči vozidel spolehlivě vede **nesprávný způsob jízdy**, který byl v roce 2006 příčinou 113 152 dopravních nehod. Na druhém místě co do četnosti zůstává **nedání přednosti v jízdě**, jako příčina 31 376 nehod. Teprve na třetím místě figuruje **nepřiměřená rychlost jízdy**. Jako příklad lze uvést stav nehodovosti v roce 2006. V tomto roce bylo z této příčiny zaviněno 25 892 silničních dopravních nehod. V četnosti nehod se tato příčina podílela na celkovém počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel 14,9 %. Avšak vzhledem k nejtěžším následkům, tj. k celkovému počtu usmrcených se přes nejnižší

četnost nehod dostává nepřiměřená rychlost jízdy na první místo, neboť v roce 2006 zemřelo z této příčiny 420 osob (u nesprávného způsobu jízdy se jednalo o 293 a u nedání přednosti v jízdě o 107 usmrcených osob)¹. Tento statisticky vyrovnaný důkaz jasně hovoří o charakteristickém znaku této příčiny. Jedná se o **nejnebezpečnější příčinu, s těmi nejtěžšími následky** v poměru k četnosti těchto nehod. Dalším rozbořením této příčiny lze konkretizovat počty usmrcených osob při nehodách z příčiny nepřizpůsobené rychlosti jízdy v roce 2006:

- dopravně technickému stavu vozovky (147 osob)
- stavu vozovky (103 osob)
- vlastnostem vozidla a nákladu (63 osob)
- nezvládnutí řízení vozidla (32 osob)
- viditelnosti (30 osob)
- hustotě provozu (25 osob)².

Dalším problémem rychlosti v silničním provozu jsou samotné, jednotlivé a již zmiňované základní faktory silničního provozu. Konkrétně pak jejich úroveň, četnost a homogenita. Vědecká analýza těchto faktorů s průběžným přihlédnutím k jejich vývoji a změnám by měla vyústit v přijetí objektivní, současně však i variabilní koncepce rychlostní problematiky bezpečnosti silničního provozu.

Při hodnocení negativních jevů vznikajících uvnitř jednotlivých faktorů i mezi nimi navzájem je nezbytné počítat i s vývojovým hlediskem, s blízkou i vzdálenou časovou prognózou.

Řidiči silničních vozidel

Jsou to ti, kteří ve většině případů rozhodují svým dopravním jednáním o rychlosti vozidla a na základě řady indicií volí vlastní, individuální hodnotu přiměřené rychlosti v dané dopravní situaci a v daném jízdním úseku. Optimální přiměřenou rychlost však u řidiče ovlivňuje řada subjektivních faktorů, které hranici přiměřené rychlosti posouvají nebezpečným směrem, tedy tuto rychlost zvyšují, nebo v některých případech i zbytečně snižují, což ovlivňuje plynulost a tím i bezpečnost silničního provozu.

Tyto faktory lze označit např. jako dopravní chování řidiče, jeho psychofyziologický a zdravotní stav, řídičské dovednosti, schopnosti a praxe, spolu s vnímáním dopravní situace. Pro jízdu přiměřenou rychlostí je bezesporu výchozím faktorem úroveň řídičských schopností a dovedností, závislá na získané řídičské praxi.

Časově krátká řídičská praxe spolu s vysokou sebedůvěrou ve vlastní řídičské umění je častým rizikovým spojením, které nedává záruku dodržování a respektování přiměřené rychlosti. Příkladem mohou být delší jízdy v kolonách vozidel, řízení vozidla v hustém městském provozu s minimálním prostorem pro manévr s vozidlem, jízdy na rychlostních komunikacích aj. Na druhé straně zůstává neotřesitelná jistota ve vlastní řídičské schopnosti a správnost reakcí, často spojovaná se seberealizací a s potřebou demonstrace ovládnutí vozidla před jinou osobou nebo dalšími účastníky silničního provozu. **Otázka přiměřené rychlosti je u těchto řidičů velmi často ztotožňována s nejvyšší dovolenou rychlostí v daném úseku a i ta je velmi často neuváženě překračována.** S malou řídičskou praxí souvisí i faktor nízké úrovně vnímání rozvíjející se dopravní situace. Řidič začátečník totiž často nevnímá, tedy nezachytí počáteční projevy a znaky postupně se vyvíjející nebezpečné dopravní situace, do níž se, právě díky své nepřiměřené, nepřizpůsobené rychlosti, nechtěně (a pro něho neočekávaně) zapojí.

¹ BRÁZDA, J. *Fenomén silniční dopravní nehody*. 1.vyd. Praha : POLICE HISTORY, 2008. s.99

² tamtéž, s.101

Zkušení profesionálové, kteří pojem přiměřené rychlosti dobře znají, selhávají v jeho respektování často v posledním úseku dlouhé, unavující trasy. Čím bližší je jejich cíl, tím rychlost jízdy narůstá, a to často bez ohledu na varující signály, které směrem k řidiči vysílá dopravní prostředí. Bližící se cíl cesty, příjemný odpočinek a setkání s rodinou často sehrávají rozhodující roli při volbě rychlosti vozidla, která však nebývá ani přiměřená, a proto ani bezpečná.

Starší řidiči potom přiměřenou rychlost často zbytečně snižují a stávají se tak překážkou plynulosti silničního provozu. V duchu maximální opatrnosti, bez ohledu na ostatní provoz, tak mohou způsobit velmi nebezpečné dopravní konflikty.

Co je v současné době aktuální u lidského činitele – u řidiče silničního motorového vozidla? Z hlediska rychlosti je to především stále aktuálnější **problém řidičů s krátkou dobou řidičské praxe** do 2 až 5 let, tedy tzv. **řidičů-začátečnicků**, který ve své podstatě s rychlostí úzce souvisí. Jejich problémem je časté nezvládnutí řízení výkonných vozidel ve vyšších rychlostech a rovněž časté a vysoké překračování povolených rychlostních limitů. Zde nastává prokazatelný nesoulad mezi všemi hlavními faktory v podobě nezkušeného řidiče s malými řidičskými zkušenostmi, avšak s vysokým míněním o svých řidičských schopnostech, dále pak vozidlo s nadprůměrným výkonem a dynamikou motoru, nakonec potom komunikace, která vyžaduje odpovídající a přesné rychlostní korekce. Přehnaně sebevědomý začínající řidič s rychlým vozidlem na řidičsky obtížné komunikaci, to je častý základ pro vznik kritických dopravních situací a nehod, jejichž základem je rychlost vozidla, která je pro tuto kategorii řidičů hlavním rizikovým faktorem.

Řešení se nabízí sice v nepopulárních, avšak v řadě států již dlouhodobě vyzkoušených účinných opatření, dokonce často navzájem kombinovaných. Nejčastěji se jedná:

- o podmíněné, časově omezené vydání řidičského oprávnění (tzv. řidičský průkaz na zkoušku)
- o stanovení nejvyšší povolené rychlosti na rychlostních komunikacích na určité časové období (zpravidla do 1 nebo 2 let řidičské praxe)
- o omezení některých skupin řidičských oprávnění z hlediska výkonu daného druhu vozidla (motocykl, osobní automobil)
- o zpřísnění bodových systémů (zpravidla násobky bodů za spáchaný přestupek)
- o řízení motorového vozidla bez řidičského oprávnění je prakticky pro všechny státy trestným činem (týká se velmi často mládeže, která nehodlá respektovat zákonnou povinnost řídit vozidlo s příslušným řidičským oprávněním).

Podíváme-li se podrobněji na vyjmenované příklady, zjišťujeme, že spočívají v omezení nejvyšší dovolené rychlosti mimo obec a na rychlostních komunikacích pouze pro kategorii začínajících řidičů. Omezení rychlosti na 90 km/hod. na dálnici pro řidiče do 1 roku praxe spojené s označením vozidla touto číslicí známe např. z Francie.

Další z možností, jak omezit rychlost začínajícím řidičům, je zvýšení hranice pro získání řidičského oprávnění k řízení silničních motorových vozidel o nižší a vysoké hranici výkonu. Tento trend přinesl řidičský průkaz Evropského společenství pro řidiče skupiny A, tedy motocyklisty. Pro řízení silných a vysoce výkonných strojů o výkonu nad 25 kw je stanovena věková hranice 21 let! Dosahování vysokých rychlostí s extrémním ohrožením posádky motocyklů i ostatních účastníků provozu je doménou právě vysokých výkonových i obsahových kategorií motocyklů. Když si uvědomíme, že v předchozí právní úpravě ^{3/} začínající 17ti letý řidič sedlal stroj s obsahem 1000 cm³ a rychlostí přes 200 km/hod., lze oprávněně hovořit o právním zanedbání vývoje motorizace naší společnosti.

^{3/} Vyhl.FMV č.99/1989 Sb. o pravidlech silničního provozu na pozemních komunikacích.

Harmonizaci v této oblasti přinesla teprve nová právní úprava. Ta se však může v naší dopravně bezpečnostní situaci pozitivně odrazit až za několik let, v podobě "zestárnutí" současné mladé skupiny řidičů motocyklů s neomezeným řidičským oprávněním skupiny A.^{4/}

To však hovoříme pouze o úpravě věkové hranice řidičů motocyklů. Řidiči začínající řídit osobní automobil jsou však na tom prakticky stejně. Poslední případy těžkých dopravních nehod zapříčiněných nezvládnutím řízení automobilu ve vysokých rychlostech jsou toho důkazem^{5/}. Jsou proto oprávněné snahy některých států, např. Itálie, která nepřipouští řízení automobilů začínajícím řidičům, jejichž maximální rychlost přesahuje 200 km/h.

Řidiči profesionálové, zpravidla řidiči mezinárodní kamionové nebo autobusové dopravy, jsou snad přece jenom ti, kteří se chovají k otázce dodržování nejvyšší dovolené rychlosti citlivěji. I zde bychom ale našli problémy s jejím dodržováním, zejména v podobě vypnutých omezovačů rychlosti při předjížděcím manévru nebo při riskantní jízdě s návěsem na mokré či zledovatělé vozovce.

Silniční vozidla

Přiměřená rychlost je vázána často na samotná silniční vozidla, a to především ve vztahu k jejich stáří, jízdním vlastnostem, najetým kilometrům, rozměrům, výkonům a obecně kategoriím těchto vozidel. Bezsporu jiná přiměřená rychlost bude příslušet zcela novému vozidlu, vybavenému například říditelnou zadní nápravou, optimálním systémem odpružení, přesným řízením, brzdovým systémem v kombinaci s ABS a ASR, doplněným o nejmodernější konstrukci a vzorek nových pneumatik. K tomu je nutno přiřadit i účinný systém osvětlení vozidla. Naopak, daleko nižší přiměřenou rychlostí pojedou řidiči staršího vozidla s vysokým počtem najetých kilometrů a s normálním vybavením a výkonem odpovídajícím stáří vozidla. Taková vozidla, přes svoji způsobilost k provozu na pozemních komunikacích, musí kalkulovat s vyšší možností vzniku takové technické poruchy, která ve svém důsledku může výrazně ovlivnit jízdní vlastnosti vozidla do jeho konečného zastavení.

Je však důležité zmínit se i o přiměřené rychlosti nemotorových silničních vozidel. Máme na mysli především jízdní kola, která mohou dosáhnout takové rychlosti, která je nepřiměřená jak pro samotné nemotorové vozidlo – jízdní kolo, tak i pro ostatní dopravní situaci (např. obtížnější předjetí cyklisty).

Fenomén rychlosti je zcela nadřazen všem ostatním vlastnostem vozidla. Ty totiž pouze zajišťují jeho bezpečného dosažení, tedy maximální rychlosti, které je vozidlo schopno jet. Pasivní i aktivní bezpečnost nových, zejména osobních vozidel svou dokonalostí "přesvědčuje" řidiče o tom, že se prakticky nemůže nic stát i při dopravní nehodě, tedy že dopravní nehodu řidič přežije bez následků. Přece "airbagy" a nové typy bezpečnostních pásů nás z té zmačkané konzervy vždycky dostanou. Nebo snad ne? A co další účastník nehody, který je nemá? A jak dopadneme všichni při čelním střetu ve vysoké rychlosti?

Problém rychlosti mezi vozidly ovlivňuje i současný stav vozového parku České republiky. Účast vozidel starších 20ti let není žádnou zvláštností, tak jako je zcela běžný a stále dosud četný provoz vozidel řady Š 105 až 125 (které často řídí právě začínající řidiči). Kontakt velmi rychlých a málo výkonných a pomalých vozidel na silničních komunikacích v sobě nese nemalá rizika v odhadu rychlosti i nulové rezervy výkonu u těchto pomalých a zastaralých automobilů. S nimi mnoho nedosáhne ani zkušený řidič. Tato vozidla byla konstruována na výrazně pomalejší silniční provoz. V některých případech jejich výskyt

^{4/} viz § 81 zákona č. 361/2000 Sb.

^{5/} viz kategorizace dopravních nehod, BRÁZDA, J. *Fenomén silniční dopravní nehody*. 1. vyd. Praha : POLICE HISTORY, 2008. s. 37 – 39.

v levém jízdním pruhu řidiče rychlého vozidla překvapí a nastává kritická situace zaviněná nikoli rychlou jízdou, ale jízdou výrazně pomalou.

Silniční komunikace

jako třetí faktor bývá častým důvodem pro snížení rychlosti vozidla na takovou hranici, kterou můžeme označit za přiměřenou, přizpůsobenou rychlost vozidla právě této silniční komunikaci. Může být vyvolána druhem jejího povrchu, špatným technickým stavem a údržbou, konstrukcí, rozměry, náročností vzhledem k řízení vozidla, znečištěním, výtluky a poškozením a řadou dalších okolností, kterými se budeme zabývat dále. Zde hovoříme o silniční komunikaci neovlivněné změnou přírodních podmínek. Klasickým, nezbytným přizpůsobením rychlosti konstrukci a charakteru silniční komunikace je nutná změna, snížení rychlosti vozidla při výjezdu z dálnice. Nepřizpůsobení rychlosti vozidla změnám silniční komunikace je častou příčinou havárií vozidel v podobě jejich "nedobrovolného opuštění" vozovky za účinného působení fyzikálních zákonů často ve spojení s bídými vlastnostmi vozidla i jeho řidiče.

Silniční komunikace, postavená, statická, často zastaralá, obtížně v některých nebezpečných úsecích upravovaná, úzká, s různým povrchem, projektovaná na rychlost, se kterou se některá nová vozidla rozjíždějí. Dálnice či silnice pro motorová vozidla v našich podmínkách na některých notoricky známých úsecích připomíná babiččinu valchu na prádlo. Řada úseků je permanentně opravována. Komunikaci se však řidič se svým vozidlem, ať rád, či nerad, musí plně přizpůsobit.

Proto, aby tato povinnost nebyla ponechána na komunikaci, vzniklo dopravní značení, které upozorňuje na povinnost dodržení nejvyšší dovolené rychlosti.

Dostáváme se k podstatě problému. Respektování nebo nerespektování dopravního značení. K tomu se přidružuje zásadní problematika rychlosti, a to její **rozdělení na rychlost v obci a mimo obec**.

Jestliže dochází k nedodržování rychlostního limitu mimo obec, jedná se o dopravní přestupek, jehož řešení do nedávné doby naráželo na omezené možnosti Policie ČR, často bez výrazného působení stále nízké sankce na určité kategorie a typy řidičů. Nová právní úprava zákona o přestupcích v kombinaci s bodovým ohodnocením řidičů problematiku nedodržování stanovených rychlostních limitů významně ovlivnila. Bezprostřední ohrožení, které v těchto případech často nevzniká, ovšem ovlivňuje pocit zbytečné šikany u řidičů všech kategorií. Podle dojmu, nic se nestalo, k ničemu nedošlo, proč jsem omezován, dochází motoristická veřejnost k názoru, že omezování rychlosti a dohled nad tímto ustanovením příslušného zákona prostě v dnešní rychlé době ztratilo svůj smysl. **Tyto silné tendence působí zejména ve vztahu k dálničnímu provozu.** V protikladu jsou potom vysoké počty dopravních nehod z této příčiny a zejména stavební dokumentace pozemní komunikace, která vyšší rychlost limituje svými stavebními prvky. Jsou však jistě moderní úseky, kde vyšší rychlost možná je a bude i dostatečně bezpečná. Tento individuální přístup je asi v současné době jedním z možných objektivních řešení (viz Německo a současné aktuální snahy Slovenska).

Zcela jiná situace však nastává v obci (městě). Překračování dovolené rychlosti sebou často nese bezprostřední ohrožení dalších účastníků provozu, a to především chodců a cyklistů. Hustota provozu vyžaduje často i maximální snížení rychlosti, a to zcela oprávněně. Dopravní přestupky by zde měly mít váhu a hodnocení vysokého ohrožení bezpečnosti silničního provozu a s tím i odpovídající sankce⁶. Rychlostní limity v obci by pro řidiče měly mít odlišný sankční postih. Omezování obecně platného limitu 50 km/hod. na 40 km/hod. je trendem, který prosazuje řada evropských států.

⁶ Katalog pokut Německé spolkové republiky přísne rozlišuje ve výši sankcí překročení rychlosti v obci a mimo obec.

I v obcích jsou však úseky, kde by snížení rychlosti zbytečně brzdilo plynulost provozu, zejména tehdy, pokud obcí prochází rychlostní komunikace. Cílem proto budou různé rychlostní limity stanovené v závislosti na charakteru jízdního úseku, tj. intenzity provozu a uplatnění dalších účastníků silničního provozu.

Přírodní podmínky

Ve vztahu k problematice rychlosti myslíme především na zimní podmínky silničního provozu, ale i na změny úrovně přiměřené rychlosti za prudkého deště, větru či snížené viditelnosti při jízdě v noci a za mlhy. Je pochopitelné, že změny rychlosti ve vztahu k přírodním podmínkám je mnohem více v řadě kombinací a nuancí. Obecně se za velmi nebezpečnou situaci pokládá jízda v zimních podmínkách na zledovatělé vozovce za husté mlhy. Přiměřená, přizpůsobená rychlost je v takových podmínkách výrazně nízká a její výše zcela odvislá od konkrétního stavu pozemní komunikace, která může být více či méně udržována posypem a pluhováním. Přiměřená rychlost závisí vedle pozemní komunikace na kategorii silničního vozidla a na zkušenosti. Zde je zcela na místě použití výrazu "umění" řidiče.

Přizpůsobená rychlost má však své vysoké opodstatnění i za letního slunečného počasí při výjezdu z automobilových tunelů nebo při vyjetí na vrchol stoupání, na kterém řidiče překvapí sluneční kotouč obrácený proti jeho očím. Adaptace zraku na takové oslnění vyžaduje okamžité snížení rychlosti vozidla, a to často až do úplného zastavení.

Ostatní účastníci silničního provozu

jsou také chodci. Nebezpečné situace vznikají zejména mimo obce, za soumraku a v noci. Přiměřená rychlost vozidla musí kalkulovat s jejich výskytem, a to především při noční jízdě. V obci je nutno rychlost přizpůsobit především u přechodů, zastávek veřejné dopravy a na takových místech, kde sice není snížená nejvyšší dovolená rychlost v obci, kde však padesátikilometrová hranice rychlosti není pro tyto účastníky provozu na daném místě rychlostí bezpečnou.

Často se však ani snížená rychlost na čtyřicet nebo třicet kilometrů v hodině nekryje s přiměřenou rychlostí k momentální dané dopravní situaci. Konec fotbalového utkání a odchod diváckých fanoušků ze stadionu vyvolává takovou řadu neočekávaných reakcí těchto nesoustředěných "chodců", že přiměřená rychlost je v této situaci doslova "jízda krokem". V Rakousku je za takovou rychlost označen limit 4 km/hod.

Jako fenomén rychlosti jsme označili některá základní hlediska problému rychlosti silničních vozidel na pozemních komunikacích. Jedním jsme se však dosud úmyslně nezabývali. Jedná se o problém, zásadním způsobem ovlivňující úroveň bezpečnosti silničního provozu. Máme na mysli **přiměřenou a nepřiměřenou rychlost jízdy**. Dalším používaným termínem se stejným významem je potom **přizpůsobená či naopak nepřizpůsobená rychlost vozidla** daným, aktuálním okolnostem.

Právní předpis, tedy zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (pravidla silničního provozu), hovoří v § 18 o přizpůsobené rychlosti jízdy. Pro náš problém je tedy rozhodující odstavec 1) uvedeného paragrafu, který říká, že rychlost jízdy musí řidič přizpůsobit zejména svým schopnostem, vlastnostem vozidla a nákladu, povětrnostním podmínkám a jiným okolnostem, které je možno předvídat; smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled.

Výklad tohoto ustanovení hovoří pouze o takové rychlosti vozidla, která umožní řidiči bezpečné zastavení vozidla na tzv. dohlednou vzdálenost. Řidič musí přizpůsobit rychlost jízdy všem **okolnostem, které může předvídat**. To však současně znamená, že řidič by neměl být právně odpovědný za nepřizpůsobení rychlosti nepředvídatelné okolnosti, kterou v určité konkrétní dopravní situaci předvídat prostě nemohl.

V dalším řešení problému přiměřené nebo nepřiměřené rychlosti, vyloučíme předem ze hry otázku nejvyšší dovolené rychlosti, neboť v následujících případech k ní nebude docházet, nejvyšší dovolená rychlost nebude řidiči překračována. Dodržování přiměřené rychlosti je totiž značně složitější než prosté respektování dopravního značení nebo obecné ustanovení vyhlášky o nejvyšší dovolené rychlosti.

Problém přiměřené rychlosti tedy **velmi často není totožný se stanovenou nejvyšší dovolenou rychlostí**, neboť závisí na řadě zásadních okolností a vstupů, které výši přiměřené rychlosti posunují k dolní nebo horní hranici a tuto hranici mění případ od případu, i když se může jednat o stejnou dopravní situaci. Rychlost je tedy velmi široký a z hlediska dopravně bezpečnostní problematiky i velmi citlivý problém. Uvedená úvaha proto zcela jistě nemohla daný problém plně obsáhnout a ani zdaleka vyčerpat. Ukazuje však na nezbytnost komplexního a z řady pohledů posuzovaného řešení tohoto fenoménu. Závisí na něm budoucnost bezpečného života na našich silnicích.

Literatura

- BRÁZDA, J. *Fenomén silniční dopravní nehody*. 1. vyd. Praha : POLICE HISTORY, 2008.
- FELCAN, M., KOPECKÝ, Z., PAVLÍČEK, K. *Teoreticko-metodologické základy řízení činnosti služby dopravní policie*. 1.vyd. Praha : Policejní akademie ČR, 2007. 183 s. ISBN 978-80-7251-256-0.
- KOPECKÝ, Z., HOŘÍN, J., PAVLÍČEK, K. *Kapitoly z mezinárodního a evropského dopravního práva*. 1. vyd. Praha : Policejní akademie ČR, 2007. 66 s. ISBN 978-80-7251-265-2.
- PORADA, V. a kol. *Silniční dopravní nehoda v teorii a praxi*. 1. vyd. Praha : Linde, 2000. 378 s. ISBN 80-7201-212-6.

Key words: Adequate and excessive speed, top speed limit, beginning drivers, methods of influencing compliance with the set speed, factors influencing the safe speed, speed as one of the main causes of road traffic accidents.

Summary

Speed as the basic issue of the road traffic safety appears to be a permanent hot issue, which is based on the fundamental issues of regulation, prevention and efficiency of the road traffic safety. However the issue of adequate and excessive speed persists to be the basic problem. The research and development of this issue is grounded on and also coincides with the fundamental factors of the traffic safety such as a human factor, vehicle and road. There is another problem connected with the above mentioned which is the speed correction. This issue presents a legal problem of the top speed limit in connection with the casual relation with the road traffic accidents.

The research of the given problems is a matter of the development carrying out at several levels in a close contact with the road traffic policing practice.

doc. PhDr. Kamil Pavlíček, CSc.
Policejní akademie České republiky v Praze
Fakulta bezpečnostně právní
Katedra bezpečnostních služeb
e-mail: pavlicek@polac.cz

Recenzent: prof. Ing. Václav Krajník, CSc.