

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta právnická



Katedra veřejné správy

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**Zajištění bezpečnosti na pozemních komunikacích, úloha Policie ČR,
městské policie a ostatních složek**

Předkládá: **Jana Doležalová**

Vedoucí bakalářské práce: **JUDr. Tomáš Louda, CSc.**

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI
Fakulta právnická
Akademický rok: 2016/2017

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jana DOLEŽALOVÁ**
Osobní číslo: **R14B0015P**
Studijní program: **B6804 Právní specializace**
Studijní obor: **Veřejná správa**
Název tématu: **Zajištění bezpečnosti na pozemních komunikacích, úloha
Policie ČR, městské policie a ostatních složek**
Zadávající katedra: **Katedra veřejné správy**

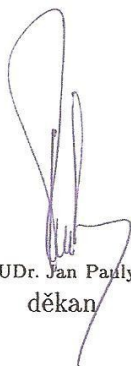
Zásady pro vypracování:

1. Úvod
2. Teoretická část
3. Praktická část
4. Závěr

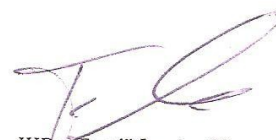
Rozsah grafických prací:
Rozsah kvalifikační práce: cca 40 stran
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná
Seznam odborné literatury:
viz zvláštní seznam

Vedoucí bakalářské práce: JUDr. Tomáš Louda, CSc.
Katedra veřejné správy

Datum zadání bakalářské práce: 31. března 2016
Termín odevzdání bakalářské práce: 31. března 2017



Doc. JUDr. Jan Pauly, CSc.
děkan



JUDr. Tomáš Louda, CSc.
vedoucí katedry

V Plzni dne 8. října 2016

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Zajištění bezpečnosti na pozemních komunikacích, úloha Policie ČR, městské policie a ostatních složek“ vypracovala samostatně a že jsem vyznačila prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpala způsobem pro vědeckou práci obvyklým.

V Plzni dne 31. 3. 2017

Podpis autora:

Poděkování

Děkuji panu JUDr. Tomáši Loudovi, CSc. za ochotu, vstřícnost, dobré rady a cenné připomínky, které mi udílel při konzultacích této bakalářské práce. Ráda bych mu na tomto místě poděkovala i za možnost zvolení si vlastního tématu závěrečné práce.

OBSAH

ÚVOD.....	8
1. TEORETICKÁ ČÁST.....	10
1.1 Definování pojmu pozemní komunikace.....	10
1.1.2 Rozdělení pozemních komunikací.....	10
1.1.2.1 Dálnice.....	11
1.1.2.2 Silnice.....	11
1.1.2.3 Místní komunikace.....	12
1.1.2.4 Účelové komunikace.....	12
1.2 Bezpečnost na pozemních komunikacích.....	13
1.2.1 Zásady bezpečné jízdy.....	13
1.2.2 Řidičovo desatero bezpečné jízdy.....	15
1.2.3 Prvky aktivní a pasivní bezpečnosti.....	17
1.3 Historie bezpečnosti silničního provozu v českých zemích.....	20
2. PRAKTICKÁ ČÁST.....	23
2.1 Postavení ústředních správních orgánů k otázce bezpečnosti provozu.....	23
2.1.1 Ministerstvo dopravy.....	23
2.1.1.1 Rada vlády pro bezpečnost silničního provozu.....	25
2.1.1.2 Centrum služeb pro silniční dopravu.....	26
2.1.2 Ministerstvo obrany.....	26
2.1.3 Ministerstvo vnitra.....	27
2.2 Ozbrojené bezpečnostní sbory.....	29
2.2.1 Historie policejních sborů a četnictva.....	30
2.2.2 Policie České republiky.....	32
2.2.2.1 Organizační struktura Policie České republiky.....	33
2.2.2.2 Počínání policisty při zásahu a policejní psychologie.....	33
2.2.2.3 Služba dopravní policie.....	34
2.2.3 Městská policie.....	36
2.2.3.1 Strážník obecní policie.....	37
2.2.3.2 Úloha městské policie v bezpečnosti provozu.....	38
2.3 Státní příspěvkové organizace podílející se na bezpečnosti provozu	40
2.3.1 Ředitelství silnic a dálnic.....	40
2.3.1.1 Hlavní úkoly ŘSD.....	41
2.3.1.2 Aktuálně nejvýznamnější projekt ŘSD.....	42
2.3.2 Správa a údržba silnic.....	43

2. 4 Platná legislativa.....	45
2. 4. 1 Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.....	45
2. 4. 2 Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu.....	46
2. 4. 2. 1 Bodový systém.....	47
2. 4. 2. 2 Změna zákona o silničním provozu z roku 2016.....	48
2. 4. 2. 3 Řízení provozu pokyny policisty.....	49
2. 4. 3 Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.....	50
2. 5 Prevence a výchovná činnost.....	53
2. 5. 1 BESIP.....	53
2. 5. 1. 1 Dopravní výchova.....	54
2. 5. 1. 2 Kampaně BESIP.....	54
2. 5. 2 Dopravní akce Policie ČR.....	55
2. 5. 3 Autoškoly a základy zdravotnické přípravy.....	56
2. 5. 3. 1 Zdravotnická příprava.....	56
2. 6 Sankcionování účastníků silničního provozu.....	58
2. 7 Statistika nehodovosti na silnicích.....	59
ZÁVĚR.....	61
RESUME.....	63
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ.....	64
SEZNAM ZKRATEK UŽITÝCH V PRÁCI.....	70
SEZNAM PŘÍLOH.....	71

ÚVOD

Pro svoji bakalářskou práci jsem si zvolila téma „Zajištění bezpečnosti na pozemních komunikacích, úloha Policie ČR, městské policie a ostatních složek.“ Zmíněný název bakalářské práce nebyl součástí okruhu témat, ze kterých jsme si směli námět bakalářské práce vybírat, nýbrž se jedná o téma mnou libovolně zvolené.

Při volbě vhodného tématu jsem především kladla důraz na to, aby mě dané téma zaujalo a zajímalo. Domnívám se totiž, že právě tyto aspekty tvoří největší podíl na kvalitě jakékoliv práce. Vždy se lépe shromažďují informace o oblasti, která člověka zajímá, baví ho, o které by se chtěl více dozvědět a v jaké by se chtěl stát alespoň na chvíli „odborníkem“. Tyto informace je pak schopen efektivněji, více uceleně a přehledně utřídit a zpracovat ten, pro koho je určitá sféra nějakým způsobem atraktivní.

Tyto domněnky mě vedly ke zohlednění mnoha faktorů při výběru mé bakalářské práce. Zejména toho, abych měla snahu se do dané problematiky ponořit co možná nejhlouběji a na bakalářské práci pracovala se zájmem a touhou po poznání nových skutečností a prohloubení svých současných znalostí.

Jelikož jsem si téma sestavovala sama, zahrnula jsem do něj ty oblasti, jež považuji za správné je v práci zmínit. Zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích je z mého subjektivního pohledu složitý systém založený na součinnosti mnoha organizací, které se na zajištění bezpečnosti podílí. V následujících stranách práce svoji pozornost zaměřím činnost Ministerstev dopravy, vnitra a obrany, která se na zabezpečení provozu podílí největší měrou, zejména co se týká stanovení platných legislativních předpisů. Již z názvu tématu plyne, že v práci bude brán zřetel na úlohu bezpečnostních složek státu, do nichž řadíme Policii ČR, městskou neboli obecní policii či vojenskou policii. Každá z těchto složek má své vlastní postavení a specifické kompetence, kdy mohou svoji činnost vykonávat a při jakých situacích mohou svá zákonem daná práva a povinnosti aplikovat. Zároveň je ale třeba brát na vědomí, že bezpečnost na komunikacích neleží pouze v rukou oficiálních sborů. Výraznou měrou se na ní podílí i prostí občané, kteří leckdy svým bezohledným a zkratkovitým jednáním ohrožují bezpečnost druhých. Děje se tak nezávisle na činnosti ústředních správních orgánů a bezpečnostních složek.

Nezastupitelnou úlohu při zajišťování bezpečného chodu pozemních komunikací sehrávají i další organizace, které se starají o technický stav a sjízdnost vozovek za nejrůznějších klimatických podmínek. Tyto specifické funkce náleží do kompetence Ředitelství silnic a dálnic, dále pak Správy

a údržby silnic a dalších. Nicméně za ty nejpodstatnější považuji právě dvě výše zmíněné, kterým bych se v práci chtěla více věnovat a detailněji rozebrat jejich činnost.

Za poměrně žádoucí a významnou činnost považuji také aktivity orgánu BESIP¹, jenž řadíme k hlavním nástrojům v oblasti prevenční dopravní výchovy, proto se zaměřím i na tento prvek a detailnějším způsobem se jím v jedné z kapitol budu zabývat.

Jak již bylo řečeno dříve, zajištění bezpečnosti na silnicích a ostatních komunikacích není pouze v možnostech orgánů státní správy. S jistou měrou nadsázky lze konstatovat, že hlavními činiteli, kteří bezpečnost ovlivňují jsou lidé samotní – tzv. účastníci provozu. Legislativní pravidla mohou být nastavena sebelepším způsobem, ale pokud zde chybí vůle adresátů právních předpisů se těmito pravidly řídit a striktně je dodržovat, legislativa postrádá smysl a zejména efektivnost. Proto pokládám za důležité již zmíněné adresáty řádně motivovat.

Nezbytnou součástí tohoto právního odvětví je i propracovaný systém sankcí, kterými jsou postihováni ti, kteří se stanovenými pravidly neřídí a nerespektují platnou legislativu.

Ministerstvo dopravy ČR i Ministerstvo vnitra ČR se samozřejmě snaží eliminovat možná rizika na pozemních komunikacích. K tomu využívají již zmíněnou legislativu, na jejíž dodržování dohlíží bezpečnostní sbory. Ty se různými metodami snaží dostat hrozící nebezpečí, a s ním spojenou nehodovost, na co možná nejnižší úroveň. Výsledek tohoto úsilí je zřetelný ze statistik nehodovosti za poslední roky, kde dochází k výraznému úbytku smrtelných úrazů na pozemních komunikacích. Značný podíl na tomto poklesu nehod s následkem smrti nesou nejrůznější dopravní akce Policie ČR – např. akce Kryštof. Náhled do vývoje statistik nehodovosti uvedu závěrem práce.

Bakalářská práce bude členěna do kapitol a podkapitol pro větší přehlednost. Pro snadné nalezení jednotlivých kapitol bude na počátku práce vytvořen obsah, jenž bude čtenáře odkazovat na počáteční strany vybraných kapitol.

1 BESIP = Bezpečnost silničního provozu. Jedná se o samostatné oddělení Ministerstva dopravy ČR, hlavní koordinací subjekt silničního provozu v ČR a expertní orgán v oblasti působení na lidského činitele. Tento institut má charakter preventivních opatření, výrazným způsobem se podílí na dopravní výchově dětí a mládeže, aby věděli, jak se v různých situacích zachovat.

1. TEORETICKÁ ČÁST

1.1 Definování pojmu pozemní komunikace

Jestliže je snaha o vymezení pojmu pozemní komunikace, je nejvhodnějším řešením nahlédnutí do ustanovení Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Tento právní předpis pozemní komunikaci definuje následovně: „*Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly² a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti.*“³ Ve zmíněném paragrafu je tedy vymezen pojem pozemní komunikace a zároveň je zde uveden i pojem bezpečnosti. Z toho lze tedy logickým chápáním odvodit, že tyto dva prvky spolu souvisí a v oblasti silničního provozu jsou spolu do jisté míry provázány.

Budování nových úseků pozemních komunikací, opravy a údržby těch stávajících a v neposlední řadě jejich modernizace, je velmi důležitou činností. Všechny tyto aktivity by měly probíhat zejména s cílem zajistit co možná nejvyšší míru bezpečnosti uživatelů pozemních komunikací a předcházet případným nehodám a zraněním, ke kterým může z mnoha více či méně závažných důvodů dojít. Opravy a modernizace pozemních komunikací jsou financovány převážně ze státního rozpočtu a o jejich výši rozhoduje ministr financí, který schvaluje konečnou částku, jež poputuje do resortu ministerstva dopravy. Tyto finanční prostředky jsou pak přerozdělovány na opravu jednotlivých úseků.

Zákon o pozemních komunikacích dále hovoří o rozdělení pozemních komunikací do čtyř jednotlivých kategorií (§2, odst. 2). Jedná se o:

- dálnice
- silnice
- místní komunikace
- účelové komunikace

1.1.2 Rozdělení pozemních komunikací

Pozemní komunikace jsou zákonem rozděleny na čtyři základní typy. Jednotlivé druhy pozemních komunikací se od sebe liší způsobem a možnostmi využití. Platí totiž, že ne všechny

2 Zde zákon odkazuje na ustanovení § 1 odst. 1 zákona č. 38/1995 Sb., o technických podmínkách provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích a dále pak na § 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách.

3 Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 2, odst. 1.

typy vozovek mohou využívat jakákoliv vozidla. V tomto ohledu se míní mimo jiné například i specifikum dálnic, kterých smí využívat pouze motorová vozidla, jejichž povolená rychlost není nižší než rychlost stanovená zvláštním právním předpisem⁴ (Weigel, 2009).

1. 1. 2. 1 Dálnice

Jako dálnice či rychlostní komunikace označuje Zákon č. 13/1997 Sb. ty pozemní komunikace, které jsou prvotně určeny pro rychlou dálkovou jízdu a jichž se hojně využívá pro mezinárodní dopravu. Dle významu a dalších vlastností se tyto pozemní komunikace rozdělují na dálnice I. a II. třídy. Na úsek dálnice je dovolen vjezd pouze těm motorovým vozidlům, která mají nejnižší dovolenou rychlost stanovenou minimálně na 80 km/h.

Co se dálnic týká, je jejich užití v převážné míře také závislé na uhrazení poplatku za užívání dálnic a rychlostních komunikací ve formě zakoupení tzv. dálniční známky. Neplatí ale, že celý úsek dané dálnice a jiné rychlostní komunikace je vždy zpoplatněn. Existují totiž výjimky, kdy je část dálnice od poplatku tzv. osvobozena a motoristé smí těchto úseků užívat i bez zakoupení dálničního kuponu. Zákon ve svých ustanoveních pak umožňuje jízdu bez dálničních známek vozidlům záchranné služby, hasičským sborům, dobrovolným hasičům, vězeňské službě, vojenské policii a jiným bezpečnostním složkám. Vždy ale tato vozidla musí být označena zvláštním výstražným světlem⁵.

1. 1. 2. 2 Silnice

Pojem silnice opět vymezuje Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, který silnice definuje následujícími slovy: „*Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Silnice tvoří silniční síť. (...) Silnice může být označena jako silnice pro motorová vozidla podle zvláštního právního předpisu, pouze jde-li o silnici I. třídy, která je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a na níž není přímo připojena sousední nemovitost s výjimkou nemovitostí přímo připojených z odpočívek.*“⁶ Zákon dále uvádí rozdělení silnic podle určení a dopravního významu. V souvislosti s těmito kritérii se silnice člení na:

4 Zákon č. 361/200 Sb., o silničním provozu udává, že nejnižší povolená rychlost motorového vozidla pro využití dálnice je 80 km/h.

5 Jedná – li se o kolonu motorových vozidel, která jsou vyňata z povinnosti užití dálniční známky, musí mít výstražné světlo první a poslední vozilo jedoucí v koloně.

6 Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 5, odst. 1, 3.

- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- silnice III. třídy

Silnice I. třídy jsou primárně určeny pro mezinárodní dopravu a přepravu osob či nákladu na velké vzdálenosti. Silnice II. třídy naopak plní funkci spojovacích komunikací mezi jednotlivými okresy. Nejnižším stupněm pozemních komunikací jsou pak dle tohoto třídění silnice III. třídy. Ty zajišťují přepravu a průjezd mezi jednotlivými městy a obcemi navzájem, zároveň účastníkům provozu⁷ poskytují možnost napojení se na vyšší úroveň pozemních komunikací.

1. 1. 2. 3 Místní komunikace

Další zvláštní kategorií pozemních komunikací je místní komunikace. V podstatě se jedná o komunikace na území jednotlivých obcí, které slouží potřebám dané obce.

Dle technických podmínek, stavu, určení a dopravního významu se místní komunikace dále dělí do čtyř hlavních skupin:

- místní komunikace I. třídy
- místní komunikace II. třídy
- místní komunikace III. třídy
- místní komunikace IV. třídy

1. 1. 2. 4 Účelové komunikace

„Účelová komunikace je pozemní komunikace, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby vlastníků těchto nemovitostí nebo ke spojení těchto nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků.“⁸ Na žádost vlastníka účelové komunikace lze za spolupráce Policie ČR upravit, omezit přístup veřejnosti na danou komunikaci. Zároveň však dodává, že za účelovou komunikaci lze označit i cestu, která je součástí uzavřeného objektu a slouží tedy jen pro soukromé účely vlastníka či provozovatele tohoto areálu. Zvláštnost tohoto ustanovení pak spočívá v tom, že tato komunikace není běžně veřejnosti přístupná, ale pouze tak, jak stanoví provozovatel objektu (Zákon o pozemních komunikacích, 1997).

⁷ Účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.

⁸ Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 7, odst. 1.

1. 2 Bezpečnost na pozemních komunikacích

Provoz na pozemních komunikacích v mnoha ohledech lidem usnadňuje život. Stačí ale pouze malá nepozornost a jejich život může na pozemních komunikacích i vyhasnout. Z toho důvodu je zřizováno mnoho ústředních správních orgánů, státních příspěvkových organizací a jiných institucí, jejichž činnost by měla nehodám, potažmo jejich tragickým následkům, předcházet a zabránit.

Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích ovlivňuje řada faktorů, mezi které lze řadit technický stav vozovky, technický stav motorových vozidel, klimatické podmínky a v neposlední řadě i samotný lidský faktor. Mezi efektivní způsoby, jak nebezpečí předcházet, patří prevence. Právě o toto tvrzení se opírá fakt, že existují správní orgány a jiné organizace, které kýženou preventivní činnost v oblasti dopravní výchovy vyvíjí. Mezi takové patří Policie ČR, BESIP a jiné. Zatímco BESIP plní převážně prevenční činnost, Policie ČR má různorodější aktivity, mezi které řadíme i prevenci. Ta zahrnuje aktivity od běžných namátkových kontrol řidičů, až po nejrůznější velkoplošné dopravní akce a podobně. Je vhodné zmínit, že tyto akce nejsou zaměřeny pouze proti řidičům motorových vozidel, avšak jsou vedeny proti všem účastníkům silničního provozu. Předmětem kontrol jsou tak i chodci, cyklisté, apod.

Na zajištění bezpečnosti má vliv samozřejmě i platná právní úprava, která vymezuje a konkretizuje chování účastníků silničního provozu, jasně definuje jejich práva a povinnosti. Jestliže tyto právní předpisy nejsou dodržovány, následuje sankce a postih toho, kdo danou právní normu porušil. Mezi hlavní právní předpisy, které upravují provoz na pozemních komunikacích patří Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. Bezpečnost provozu do značné míry ovlivňuje i technický stav vozidel. Toto je zahrnuto ve Vyhlášce č. 302/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

1. 2. 1 Zásady bezpečné jízdy

Jestliže se zaměříme na původ nehod a důvod nejčastějších zranění, ke kterým dochází na pozemních komunikacích, zjistíme, že nejvíce dopravních nehod s následkem poranění a největší majetkové škody způsobují řidiči motorových vozidel. Proto je více než vhodné, aby si řidiči osvojili jisté zásady, které vedou k bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Za předpokladu, že je na pojem bezpečnost jízdy a bezpečnost provozu nahlíženo pouze povrchně a chybí detailnější rozbor, může se zdát, že bezpečná jízda je synonymem pro dodržování všech pravidel silničního provozu. Zde je třeba si uvědomit, že se jedná o omyl. Je sice pravda, že všechny dopravní předpisy jsou odvozovány od mnohaletých zkušeností se silniční dopravou a jsou neustále aktualizovány se zohledněním potřeb současné společnosti, bezpečná jízda je však zcela něco jiného. Pokud by byla snaha pojem bezpečná jízda blíže konkretizovat, mohlo by se říci, že se jedná o způsob jízdy, který je adekvátně přiměřený řidičově dovednosti, zkušenosti a vlastnosti vozidla, které v danou chvíli ovládá. Jeho pozornost by měla být maximální mírou soustředěna na dění okolo něj a tento řidič by měl být vybaven i schopností předvídat chování ostatních řidičů. Řidič by si měl vůči ostatním účastníkům provozu vždy zachovávat tolerantní a přátelský postoj. Arogance, bezohlednost a agrese za volant nepaří (Weigel, 2009).

Weigel ve své knize dále popisuje tři základní faktory, které bezpečnou jízdu do značné míry ovlivňují. Podle něj se jedná o řidiče, automobil a prostředí. Prostředím je myšlen prostor, kde se účastníci provozu pohybují – nejčastěji silnice. U všech tří kategorií jsou popsány vlastnosti, které různými způsoby ovlivňují bezpečnost jízdy. Pro představu lze uvést několik základních vlastností těchto tří zmíněných aspektů, viz Tab. č. 1.

Základní faktory bezpečné jízdy		
Řidič	Automobil	Prostředí
povaha a temperament	jeho koncepce a uspořádání	druh a technický stav komunikace
fyzická kondice	technické vybavení	momentální hustota provozu
zdravotní stav	jeho chování v mezních situacích	stav povrchu silnice s ohledem na klimatické podmínky a roční období
nálada	současný technický stav	
věk	stáří a opotřebení	
řidičská praxe		dopravní značení
		členitost okolního terénu
		podmínky viditelnosti

Tab. č. 1: Přehled základních faktorů ovlivňující bezpečnou jízdu⁹

⁹ WEIGEL, O., Autoškola – pravidla, značky, testy, Brno: Computer Press, a. s., 2009, str. 98.

Existují i další zásady, které by měl mít na paměti každý začínající i zkušený řidič a které značným způsobem ovlivňují bezpečnost na pozemních komunikacích. Weigel ve své knize popisuje devět takových základních pravidel, ale je vhodné k nim ještě připojit pojem bezpečné předjíždění, neboť i to často dělá mnohým moderním řidičům všech věkových skupin problém. Soubor těchto deseti nejzásadnějších pravidel lze označit jako tzv. „Řidičovo desatero bezpečné jízdy“. Ve zkratce se jedná o zvyklosti, díky jejichž užívání lze nebezpečí na silnicích eliminovat, předcházet i odvrátit.

1. 2. 2 Řidičovo desatero bezpečné jízdy

Řidiči již od samého začátku jsou v autoškolách vedeni k řízení motorových vozidel dle předpisů, Lektory jim jsou vštěpovány rady a poučky, na které by si měl vzpomenu každý řidič vždy, když bude usedat za volant či říditka svého motorového vozidla. Tato základní pravidla lze shrnout do následujících deseti bodů:

- sebeovládání za volantem
- defenzivní jízda
- splynutí s provozem
- být viditelný
- zřetelná jízda
- bezpečná vzdálenost
- nepřekážet ostatním
- časová rezerva
- předvídavost
- bezpečné předjíždění

Důležitým prvkem je sebeovládání řidiče. Každý řidič si je vědom svých dobrých a špatných vlastností. Dokáže odhadnout své chování ve vypjatých situacích, proto je velmi důležité, aby se snažil potlačit tyto své negativní vlastnosti při řízení vozidla. Tím, že se nebude chovat agresivně a bezohledně, může předejít nehodám a ohrožení ostatních účastníků silničního provozu.

Defenzivní jízdou se rozumí maximální možné splynutí s provozem v ne vždy přívětivém dopravním prostředí. Řidič, který ctí prvku defenzivní jízdy, respektuje možnosti daného vozidla, fyzikální zákony a řídí vždy s ohledem na své řidičské schopnosti. Toto se projeví například

zvolením přiměřené rychlosti, volba vhodného úseku pro předjíždění jiného vozidla. Důležité je i přátelské chování mezi řidiči a jistá kolegiálníta. Ne za každou cenu je nutné trvat na svých právech dle psaných příruček, mírný ústupek může pomoci jiným. I toto chování řadíme k prvkům defenzivní jízdy.

Základem bezpečné jízdy je splynutí s provozem. Vychází se především z možnosti, že se vozidla pohybují v koloně. Jestliže v koloně jede řidič, který není schopen splynout s ostatními vozidly, vystavuje sebe i ostatní účastníky provozu zvýšenému nebezpečí řetězové havárie, ke které by mohlo dojít v důsledku čelní srážky v protisměru při manévru předjíždění vozidel v dané koloně – vyjma kolona na dálnici, kde se do protisměru obvykle při předjíždění nelze dostat.

Zásada být viditelný byla aktuální především do doby, kdy nebylo ještě předpisy upraveno povinné svícení vozidel během dne. V současnosti je každý řidič povinen jezdit s vozidlem s rozsvícenými světly v kterékoli denní době.¹⁰

Jako zřetelnost jízdy se označuje počínání řidiče, který by se měl chovat tak, aby jeho záměry byli schopni ostatní řidiči a účastníci silničního provozu snadno rozpoznat. Jedná se zejména o včasné užití směrových ukazatelů, o pozvolné brzdění, dovoluje – li to situace, přehledné a včasné řazení do jízdních pruhů a podobně.

Řidiči by také měli dbát dodržování bezpečné vzdálenosti. Bezpečnou vzdálenost během jízdy není zcela snadné určit, slouží k tomu ale několik pomůcek, díky kterým by ji řidiči měli snadněji určit, jedná se například o tzv. metodu dvou vteřin.¹¹

Jestliže řidič musí z jakéhokoliv důvodu zastavit vozidlo, měl by tak učinit na takovém místě, aby nevytvořil překážku pro ostatní řidiče. Tímto respektuje zásadu nepřekážet ostatním.

Řidič vozidla si musí plánovat cestu s dostatečnou časovou rezervou. Měl by počítat i s nenadálými komplikacemi během cesty – havárie, objížďkové trasy, kolony. Jízda v časové tísní je pro řidiče stresující a ten má v takovém případě sklony k rychlejší a agresivnější jízdě, která je ne vždy v jeho možnostech.

Předvídavost je další ze zásad, které by měli všichni účastníci provozu ctít. Lze ji vnímat jako schopnost odhadnout chování jiných. Vychází se z toho, že každá nehoda má několik fází. Počáteční

¹⁰ Celodenní svícení všech motorových vozidel je v ČR povinné od 1. července roku 2006.

¹¹ Metoda dvou vteřin spočívá ve volbě pevného bodu, okolo kterého projíždí první vozidlo. Řidič vozidla jedoucí za ním, v tuto chvíli začne odpočítávat „jedenadvacet, dvaadvacet“, pokud toto stihne dopočítat ještě před projetím stejného bodu, měl by snížit rychlost, neboť je za vozidlem nebezpečně blízko. Tato metoda je platná pouze za předpokladu, že má dané vozidlo v pořádku brzdový systém a pohybuje se na suché vozovce.

fáze je specifická tím, že kterýkoliv z potencionálních účastníků případné nehody je schopen kolizi odvrátit, jestliže danou situaci správně a včas vyhodnotí (Weigel, 2009).

Častým jevem na českých silnicích je nebezpečné a riskantní předjíždění ostatních vozidel. Těchto riskantních manévrů se dopouštějí zejména řidiči, kteří podcenili některý z dříve uvedených bodů bezpečné jízdy – např. nedostatečná časová rezerva. V takovém případě se pokouší chybějící čas dohnat, bohužel se tak děje na úkor bezpečnosti jeho samotného ale i ostatních účastníků silničního provozu. Řidič, který se chystá předjíždět by se měl vždy držet zásad, které mu byly vštěpovány již v autoškole. Předjíždět by se mělo pouze v těch úsecích, kde jízdní pruhy od sebe dělí přerušovaná čára, na plně je předjíždění zakázáno. Řidič, který se chystá předjíždět, by měl zkontrolovat, zda v tu chvíli není sám předjížděn. Zde se musí brát v potaz i tzv. mrtvý úhel¹². O úmyslu předjíždění musí řidič dát ostatním účastníkům silničního provozu včas vědět a to prostřednictvím světelné signalizace (Barták a kolektiv, 2016).

1. 2. 3 Prvky aktivní a pasivní bezpečnosti

Každé motorové vozidlo – zejména automobily – jsou vybaveny zvláštními bezpečnostními prvky, které mají předcházet či snižovat následky dopravních nehod. Od vynálezu prvního automobilu koncem předminulého století se udál naprosto enormní technický pokrok s ohledem na bezpečnost vozidel a ochranu posádky při nehodách, a to jak aktivních tak i pasivních prvků bezpečnosti (Šucha a kolektiv, 2013). Vše, co zvyšuje bezpečnost vozidla před nehodou, bývá označováno jako prvky aktivní bezpečnosti. Mezi nejdůležitější součásti aktivní bezpečnosti patří:

- účinné brzdy – umožňující bezpečné zpomalení nebo zastavení vozidla
- dobrý výhled z vozidla
- kvalitní pneumatiky
- přesné a spolehlivé řízení
- dobré tlumiče – zajišťující dostatečný kontakt pneumatik s vozovkou
- kvalitní osvětlení – vhodné žárovky do světel, dobře seřízená světla
- elektronické systémy:

¹² Mrtvý úhel je označení pro prostor po stranách automobilu, v němž je zvýšené riziko přehlédnutí jiného vozidla, neboť se jedná o výseč mimo zorný úhel zpětného zrcátka. Moderní automobily jsou vybaveny bezpečnostními asistenty, které toto místo sledují a v případě ohrožení řidiče varují.

- ABS – Antiblockiersystem – protiblokovací brzdový systém¹³
- ESP – Electronic Stability Program – elektronický stabilizační program¹⁴
- ASR – Anti Skid Regulation – systém regulace prokluzu kol¹⁵
- BAS – Brake Assistant – brzdový asistent¹⁶
- ACC – Adaptive Cruise Control – adaptivní tempomat¹⁷
- ABC – Active Body Control – aktivně regulovatelný podvozek¹⁸
- systém sledování bdělosti řidiče
- systém rozpoznávání chodců a cyklistů
- systém sledování jízdního pruhu – tzv. Lane Assistant
- signalizace nezapnutého bezpečnostního pásu
- kontrola mrtvého úhlu
- omezovač rychlosti, atd.

Zjednodušeně lze také říci, že prvky aktivní bezpečnosti jsou ta zařízení vozidla, která pomáhají zabránit vzniku dopravní nehody (Barták a kolektiv, 2016).

Proti tomu stojí skupina prvků pasivní bezpečnosti. Pasivní bezpečnost v sobě zahrnuje zařízení a vybavení vozidla, které chrání řidiče a posádku vozu při nehodě a bezprostředně po ní. Právě toto zařízení vozu rozhoduje o míře zranění, případně i přežití řidiče a zbytku posádky. K prvkům pasivní bezpečnosti vozidla se řadí:

- karoserie – odstupňování její tuhosti, deformační zóny
- soustava airbagů
- bezpečnostní pásy

13 ABS = elektronický program, který zamezuje zablokování některého z kol při brzdění – nedochází ke snížení přilnavosti vozu s vozovkou.

14 ESP = program, který pomáhá stabilizovat automobil při rychlém průjezdu zatáčkou pomocí přibrzdění některého z kol a omezením výkonu motoru – dochází ke snížení kroučícího momentu.

15 ASR = rozšíření systému ABS, zabráňuje protáčení hnaných kol, a to ve všech rychlostech, tím zvyšuje stabilitu a ovladatelnost vozidla během zvyšování rychlosti.

16 BAS rozpozná moment kritického brzdění. Snímače zajistí maximální zvýšení tlaku v hydraulickém systému brzd, tím dochází k výraznému zkrácení brzdné dráhy.

17 ACC představuje modernější verzi klasických tempomatů (udržování námi zvolené rychlosti), kdy systém rozpozná blížící se překážku a bez zásahu řidiče automaticky sníží rychlost.

18 ABC poskytuje posádce vozu komfortnější a bezpečnější jízdu.

- dětské autosedačky, aj.

Bezpečnostních prvků obou kategorií – tedy pasivní a aktivní bezpečnosti – existuje celá řada. Správná činnost některých z nich je však podmíněna nutným užitím jiného prvku. Na tomto principu vzájemného užití více bezpečnostních prvků funguje například soustava airbagů. „*Airbagy jsou vytvořeny tak, aby byly používány společně s pásy, samy o sobě nejsou při nehodě příliš efektivní. Nepřipoutaného člověka může aktivovaný airbag těžce zranit nebo i usmrtit; na místě se zapnutým airbagem se také nesmí přepravovat dítě v autosedačce.*“¹⁹ Je třeba tedy věnovat zvýšenou pozornost všem prvkům bezpečnosti, které vozidlo uživateli nabízí, a správně je používat. Jedině tak budou tyto bezpečnostní prvky fungovat kýženým způsobem a jsou schopny posádku vozů v případě nehody ochránit (BESIP, 2012).

19 BARTÁK, M., a kolektiv, Autoškola 2017, Praha: Nakladatelství PLOT, 2016, str. 164.

1.3 Historie bezpečnosti silničního provozu v českých zemích

Ačkoliv by se mohlo zdát, že pravidla silničního provozu v českých zemích nemají příliš dlouhou tradici, opak je pravdou. Historie provozu na pozemních komunikacích sahá až do 18. století. Již v té době se na našem území začínají utvářet první zvyklosti týkající se silniční dopravy.

Prvopočátky výstavby cest

Počátky budování silniční sítě v českých zemích spadají již k přelomu 18. a 19. století, kdy se na území Rakousko – uherské monarchie, jejíž součástí byly i české země, začínaly formovat i první silniční předpisy a orgány, které měly spravovat sjízdnost tehdejších komunikací. Udává se, že zhruba v polovině 19. století bylo na území dnešní ČR vybudováno okolo 4 000 km silnic. V této době byly již i vydávány některé silniční předpisy, ty ale prozatím upravovaly pouze provoz nemotorových vozidel.

Původně se o technický stav cest starali tzv. poštmistři²⁰. Toto řešení ale nebylo dostatečně efektivní a proto později došlo k jeho nahrazení.

Tereziánský patent

Za vlády Marie Terezie (r. 1778) byl vydán tzv. „Tereziánský patent“. V zásadě se jednalo o první silniční zákon, který byl v českých zemích kdy vydán. Tereziánský patent však neupravoval přímo silniční provoz, ale specifikoval pouze pravomoci těch, kteří se starali o údržbu cest.

První silniční předpisy

Vyhláška z roku 1875 byla prvním právním předpisem, který upravoval samotný provoz na pozemních komunikacích. Nicméně je třeba říci, že platil pouze pro silniční parostroje, neboť automobily v Čechách ještě nebyly. První automobil se po české silnici projel až roku 1893. Tento automobil značky Benz Viktoria patřil baronu von Liebiegovi. Zároveň mu v této době bylo uděleno řidičské oprávnění, které bylo vůbec první v historii českých zemí.

Následovně byly vydávány další předpisy upravující silniční provoz. Jednalo se například o přijetí Mezinárodní smlouvy o jízdě automobily, která byla přijata roku 1909 a měla sjednotit

²⁰ Poštministr = správce pošty, funkce byla zpočátku dědičná, za vlády Karla VI. byla pošta a zestátněna.

pravidla na mezinárodní úrovni. To s sebou samozřejmě neslo i přijetí prvních dopravních značek, které v té době nesly označení „výstražné tabulky“.

Mezi první silniční pravidla patřila povinnost před každou křižovatkou troubit, aby na sebe vozidlo upozornilo ostatní účastníky provozu. Dalším mezníkem bylo zavedení řízení provozu na křižovatkách strážníky, jednalo se nejprve o významné křížení cest v Praze.

Počátky světelných signalizací řídící provoz

První semafor byl v Praze umístěn roku 1927 poblíž dnešního Masarykova náměstí. Jednalo se o typ semaforu, který byl zavěšen uprostřed křižovátky a řídil všechny směry vozidel i chodce. Tento semafor byl však na ruční přepínání. Modernější forma světelné signalizace bez nutnosti obsluhy byla instalována o tři roky později na Václavském náměstí.

Sjednocení pravidel pro celé území Československa

Všechny předešlé silniční předpisy byly povětšinou určeny pouze pro některé části země, postupem času se však toto řešení jevílo jako nedostatečné, a proto bylo třeba zavést systém silničních pravidel pro celou zemi. Stalo se tak roku 1935, kdy byl přijat zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly a prováděcím vládním nařízením č. 203/1935 Sb. Nevýznamnějším předpisem tohoto zákona bylo omezení rychlosti provozu v obcích na 35 km/h.

Nutno říci, že do této doby v Československu platil levostranný provoz po vzoru Anglie. Pravostranný provoz byl na území Československé republiky zaveden až od roku 1938.

Zavedení sankcí za dopravní přestupky

Až do roku 1951 v Československu řidiči nebyli za nedodržování silničních předpisů postihováni. Tento rok znamenal v této oblasti zlom. Vstoupila totiž v platnost vyhláška č. 328/1951 Ú. 1., o způsobilosti vozidel k provozu na veřejných silnicích, o způsobilosti k jejich řízení a o péči o rozvoj motorismu²¹. „*Součástí řidičského průkazu byla vložena kartička s deseti útržky. Zasahující policista byl oprávněn odebrat jeden útržek. Poslední odebraný útržek vedl k odebrání řidičského průkazu na místě.*“²² Tím byly v Československu položeny základy sankcí za hrubé přestupky v oblasti dopravy (Suchopárová, 2015).

21 Vyhláška platila pouze krátkou dobu, konkrétně do června 1953.

22 SUCHOPÁROVÁ, L., Historie pravidel silničního provozu v ČR sahá až do 18. století. In [elogistika.info](http://www.elogistika.info) [online]. 2. 7. 2015. [cit. 20. 2. 2017]. Dostupné z URL: <http://www.elogistika.info/historie-pravidel-silnicniho-provozu-v-cr-saha-az-do-18-stoleti/>.

Zavedení rychlosti 50 km/h v obcích, upravení rychlosti na dálnicích

Současné silniční předpisy řidiči ukládají povinnost v obci snížit rychlost na 50 km/h, není-li dopravním značením uvedeno jinak. Počátek tohoto pravidla však sahá do šedesátých let minulého století, kdy byla tato rychlost v obcích předepsána vyhláškou. Rychlost 50 km/h však nemusela být dodržována po celých 24 hodin, neboť byla časově omezená pouze na 5 – 23 hodinu. V sedmdesátých letech 20. století dochází ke zprovoznění prvního dálničního úseku u nás. S tím přichází potřeba upravení jízdy a rychlosti na dálnicích. V téže době je v obci povolena rychlost 60 km/h. Další přínos do silničního provozu představovalo zavedení bílého blikajícího světla u železničních přejezdů, které plnilo stejný účel jako v současnosti²³.

Rychlost 50 km/h při průjezdu obcí byla opětovně zavedena v roce 1997 vyhláškou č. 223/1997 Sb. Zároveň došlo ke zvýšení povolené rychlosti na dálnicích z původních 110 km/h na rychlost 130 km/h.

Zavedení bodového systému

V roce 2006 byl v České republice zaveden tzv. „bodový systém“, který postihuje řidiče páchající přestupky nebo trestné činy. Udělené body jsou zaznamenány do registru vozidel²⁴ a jakmile řidič získá celkových 12 bodů, je mu odebrán řidičský průkaz (Ryba, 2004)²⁵.

23 Blikající bílé světlo u železničních přejezdů řidičům signalizuje volný průjezd, řidič však musí snížit rychlost vozidla maximálně na 50 km/h.

24 Registr vozidel je informační systém veřejné správy, který slouží k evidenci vozidel, jejich registračních značek a jejich vlastníků či provozovatelů. Je spravován ministerstvem.

25 Více o bodovém systému viz kapitola 2. 4. 1 Bodový systém.

2. PRAKTICKÁ ČÁST

2.1 Postavení ústředních správních orgánů k otázce bezpečnosti provozu

Otázka bezpečnosti na pozemních komunikacích je poměrně zásadní věc, která si zcela nepochybně zaslouží velkou pozornost. Je tedy nasnadě, že se tímto závažným tématem zabývají ta nejvyšší místa, která současný český systém státní správy nabízí. Ministerstva se jsou zvláštními orgány státu, která vykonávají veřejnou správu a jsou zřizována zákonem nebo přímo Ústavou (Tomancová, J., a kolektiv, 2010).

„Výchozí zásadou, která určuje činnost veřejných sborů, je zásada zákonnosti. Plyne z jednoho ze základních principů právního státu: orgány veřejné moci mohou činit pouze to, co je jim zákonem výslovně povoleno (článek 2, odst. 3 Ústavy a článek 2, odst. 2 Listiny základních práv a svobod).“²⁶ Z toho lze odvodit, že ministerstva a další orgány veřejné moci se řídí zásadou legální licence ve znění, které bylo uvedeno v předešlé citaci. Orgán státní správy působí pouze v oblastech práva, ke které je zákonem pověřen a zmocněn. Platí, že rozhodnutí orgánu má být v zájmu veřejnosti (Správní řád, 2016).

Bezpečnostní opatření na pozemních komunikacích vychází již z ústředních správních orgánů – Ministerstvo dopravy, Ministerstvo vnitra, Ministerstvo obrany. Tato tři zmíněná patří mezi ta nejvíce angažovaná v oblasti dopravy a bezpečnosti, ale samozřejmě v různých odvětvích intenzivně spolupracují i s dalšími ministerstvy. Cílem činnosti všech zmíněných složek je zajištění co možná nejvyšší míry bezpečí na českých silnicích a maximální eliminace nehodovosti a úmrtnosti na tuzemských pozemních komunikacích. Pro splnění tohoto účelu je následně využíváno mnoha nástrojů majících preventivní či poučný charakter. Při pohledu na statistiky nehodovosti lze usuzovat, že mají tyto aktivity svůj význam, neboť počet dopravních nehod, při kterých dochází k poranění s následkem smrti, během posledních let klesá (Policie ČR, 2017).

2.1.1 Ministerstvo dopravy

Ministerstvo dopravy je jedním z vrcholných správních orgánů v České republice. Známé je také pod často užívanou zkratkou „MDČR“. Za chod ministerstva je odpovědný ministr dopravy. V současné době stojí v čele ministerstva dopravy Ing. Dan Ťok, který byl do své funkce jmenován 4. prosince 2014 (Ministerstvo dopravy ČR, 2017).

26 MATES, P., ŠKODA, J., VAVERA, F., Veřejné sbory, Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2011, str. 5.

Ze zákona je zřejmé, že rozsah činnosti ministerstva dopravy je omezen pouze na ty aktivity, ke kterým je ministerstvo zákonem pověřeno. „*Ministerstvo dopravy je ústředním orgánem státní správy ve věcech dopravy a odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování.*“²⁷ Co se však týká oblasti bezpečnosti silničního provozu, do základních kompetencí ministerstva dopravy patří schvalování a následné zajišťování oprav a výstavby nových vozovek, které jsou hrazeny z rozpočtu resortu dopravy a finančními prostředky, jež poskytují Fondy EU.

Důležitým prvkem je i zajišťování kvalitního dopravního značení, které je základním orientačním bodem každého účastníka silničního provozu. Hluboký význam dopravního značení je dán i tím, že v českém právním řádu je úmyslné poškození dopravních značek hodnoceno jako přestupek a v některých případech i jako trestný čin. A to z toho důvodu, že úmyslným poškozením dopravního značení dochází k výraznému snížení bezpečnosti na úseku pozemní komunikace, ke které se daná značka vztahuje. Druh postihu za poškození dopravního značení udává zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích a zároveň také zákon č. 40/2009 Sb., trestní zákoník (Centrum služeb pro silniční dopravu, 2014).

Ze zákona o silničním provozu (konkrétně ustanovení §124) Ministerstvu dopravy ČR vyplývají další povinnosti, které vedou k bezpečnosti na pozemních komunikacích. Jedná se například o schvalování žádostí dodavatelů o používání dopravních značek, světelných a zvukových signálů a jiných zařízení, které se podílí na řízení dopravy. Dále je zde zmíněno, že MDČR zajišťuje výrobu a distribuci řidičských průkazů. Od roku 2012 je Centrální registr vozidel výhradně v kompetenci ministerstva dopravy. Zákon ministerstvu dále připisuje povinnost informovat veřejnost o aktuálních dopravních situacích v provozu na pozemních komunikacích, které mohou ovlivnit bezpečnost a plynulost silničního provozu (Barták a kolektiv, 2016).

Dle zákona o pozemních komunikacích platí, že: „*Fyzická osoba se dopustí přestupku tím, že (...) znečistí nebo poškodí dálnici, silnici nebo místní komunikaci, její součást nebo příslušenství. (...) Za přestupek podle odstavce 1 písm. g) lze uložit pokutu do 300 000 Kč.*“²⁸ Pokuta 300 tisíc Kč představuje vrchní hranici, ukládají se však většinou nižší pokuty, jejichž výše jsou uzpůsobeny stupni poškození.

27 Zákon č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky in PEZL, T., PEZL, M., Dokumenty ke studiu ústavního práva, 4. vyd., Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s. r. o., 2010, str. 91.

28 Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 42 a, odst. 1, písm. g. a Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, § 42 a, odst. 7, písm. f.

Ministerstvo dopravy zřizuje také další orgány, které se angažují na zajištění bezpečnosti na českých pozemních komunikacích. Jedná se zejména o samostatné oddělení ministerstva dopravy Besip (viz kapitola 2. 5 Prevence a výchovná činnost), Radu vlády pro bezpečnost silničního provozu a také o státní příspěvkovou organizaci Centrum služeb pro silniční dopravu.

2. 1. 1. 1 Rada vlády pro bezpečnost silničního provozu

Kde dne 1. prosince 2004 vstoupilo v platnost usnesení Vlády České republiky č. 833, jímž dochází ke zřízení orgánu Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu (dále jen „Rada“). Toto usnesení bylo později pozměněno usnesením novým, konkrétně č. 642, které vstoupilo v platnost o tři a půl roku později, tj. 11. června 2007.

„Rada je stálým poradním orgánem vlády a vrcholným koordinačním orgánem v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Cílem fungování Rady je maximálně podpořit úsilí pro zvýšení bezpečnosti provozu v souladu s Národní strategií bezpečnosti silničního provozu.“²⁹

Radu upravuje dokument označovaný jako Statut Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu, který je rozdělen do 12 článků. Jednotlivé články se následně dělí na odstavce a písmena. Statut vymezuje činnost Rady, složení Rady, možnosti zřízení výborů a pracovních skupin. Dále se zaměřuje na externí spolupráci s jinými orgány a neziskovými organizacemi a nechybí ani vyjádření k nákladům na činnost Rady a odměnám jejích členů. Zde stojí za zmínku fakt, že náklady na činnost Rady jsou hrazeny z rozpočtu ministerstva dopravy a členové Rady nemají nárok na odměny z výkonu jejich funkce, jsou jim pouze poskytovány cestovní náhrady a podobně.

Rada vlády pro bezpečnost silničního provozu je složena z 25 členů, mezi ně patří předseda Rady³⁰, místopředseda Rady, tajemník Rady a ostatní členové. Funkci člena Rady mohou zastávat pouze ti, kteří zastupují ústřední a územní orgány, které se nějakým způsobem podílí na bezpečnosti silničního provozu a vyvíjí činnost k jeho zlepšení a zefektivnění³¹ (Statut Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu, 2007).

²⁹ Besip: Rada vlády pro bezpečnost silničního provozu [online], Besip 2012, [cit. 12. 1. 2017]. Dostupné z URL: <http://www.ibesip.cz/cz/rada-vlady>.

³⁰ Výkonem funkce předsedy Rady pro bezpečnost silničního provozu je pověřen ministr dopravy, v současnosti tedy Ing. Dan Ťok.

³¹ Členy Rady jsou zástupci: a) Ministerstva dopravy, b) Ministerstva vnitra, c) Policie České republiky, d) Ministerstva zdravotnictví, e) Ministerstva školství, mládeže a tělovýchovy, f) Ministerstva práce a sociálních věcí, g) Ministerstva financí, h) Ministerstva životního prostředí, i) Ministerstva průmyslu a obchodu, j) Ministerstva obrany, k) Ministerstva pro místní rozvoj, l) Asociace krajů České republiky, m) Svazu měst a obcí České republiky, n) Českého Červeného kříže, o) Autoklubu České republiky, p) Ústředního automotoklubu České republiky, q) Sdružení automobilových dopravců ČESMAD Bohemia, r) České asociace pojišťoven, s) Sdružení automobilového průmyslu, t) Svazu dovozců automobilů, u) Centra dopravního výzkumu, v) Hospodářského výboru Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky, w) Hospodářského výboru Senátu Parlamentu České republiky.

2. 1. 1. 2 Centrum služeb pro silniční dopravu

Centrum služeb pro silniční dopravu je také známo pod zkratkou CSPSD. Jedná se o příspěvkovou organizaci, která byla zřízena roku 2009 Ministerstvem dopravy. V zásadě se jedná o organizaci podřízenou orgánu Besip, neboť mají i obdobné poslání a byly zřízeny za stejným účelem. Hlavním cílem Centra služeb pro silniční dopravu je tedy provádění prevence v oblasti provozu na pozemních komunikacích, výchovná činnost účastníků silničního provozu v každém ze čtrnácti krajů České republiky.

Příspěvková organizace CSDPS se věnuje přípravě odborných školení učitelů dopravní výchovy. Prostřednictvím krajských koordinátorů organizace se podílí na dopravní výchově, která je uváděna do praxe zejména na dětských dopravních hřištích, kde si děti již od útlého věku mohou vštěpovat základní pravidla silničního provozu.

V rámci prevence a šíření povědomí o prevenci v oblasti bezpečnosti silničního provozu organizuje CSPSD semináře pro pracovníky odborů dopravy, škol, nevyjímaje všechny ostatní organizace a instituce, které se podílí na bezpečnosti silničního provozu. Tato činnost je též vedena prostřednictvím krajských koordinátorů (Centrum služeb pro silniční dopravu, 2014).

2. 1. 2 Ministerstvo obrany

Ministerstvo obrany patří mezi ústřední orgány státní správy v České republice, ostatně jako všechna zbývající ministerstva. Činnost Ministerstva obrany je definována zákonem č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, konkrétně v §16. Hlavní prioritou Ministerstva obrany je zabezpečování obrany a ochrany České republiky. Historie Ministerstva obrany sahá do roku 1918, kdy vznikla samostatná Československá republika (Láník, 2017). V čele Ministerstva obrany je ministr obrany, v současnosti tuto funkci vykonává MgA. Martin Stropnický (Ministerstvo obrany, 2017).

S Ministerstvem obrany úzce spolupracuje Vojenská policie, která byla zřízena zákonem č. 300/2013 Sb., o Vojenské policii. Tento zákon upravuje pravomoci a postavení Vojenské policie následujícími slovy: „*Vojenská policie v rozsahu vymezeném tímto zákonem plní úkoly policejní ochrany Ministerstva obrany (dále jen „ministerstvo“), ozbrojených sil, vojenských objektů, vojenského materiálu a ostatního majetku státu, s nímž je příslušné hospodařit ministerstvo. Vojenská policie je součástí ministerstva.*“³²

32 Zákony pro lidi.cz: Zákon č. 300/2013 Sb., o Vojenské policii, část První, hlava I, §1 [online], AION CS a. s., 2010 -

V čele útvaru Vojenské policie stojí náčelník, který je za její chod zodpovědný. Náčelník Vojenské policie je jmenovaný a odvolávaný ministrem obrany. Aktuálně tuto funkci vykonává brigádní generál JUDr. Pavel Kříž, LL.M. (Ministerstvo obrany, 2017).

Vojenská policie se v mezích tohoto zákona na bezpečnosti silničního provozu podílí pouze okrajově a v situacích přesně daných právním předpisem. Jedná se například o řízení provozu na pozemních komunikacích, jestliže se zde současně pohybují vozidla ozbrojených složek. Nicméně je třeba dodat, že ve většině případů i za této situace spolupracují s Policií ČR a jinými bezpečnostními složkami. Vojenská policie řídí provoz ve vojenských objektech. Uvedená oprávnění se vztahují pouze na vozidla ozbrojených sil a nevztahují se na ostatní vozidla v běžném silničním provozu, kde je provoz řízen primárně Policií ČR nebo obecní policií (Mates, P., Škoda, J., Vavera, F., 2011).

2.1.3 Ministerstvo vnitra

Působnost ministerstva vymezuje §12 zákona č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů. Tento zákon dle svých ustanovení zřizuje 14 ministerstev³³ a dále vymezuje celkem 14 dalších ústředních orgánů³⁴ veřejné správy.

V čele Ministerstva vnitra stojí ministr vnitra, který zodpovídá za chod a činnost orgánu v oblasti jemu svěřené. V současné době tuto funkci vykonává Milan Chovanec.

Význam a činnost Ministerstva vnitra je upravena v části první, §12, zákona č. 2/1969 Sb. Toto ustanovení zákona říká, že Ministerstvo vnitra je ústředním orgánem státní správy pro vnitřní věci a následně v bodech a – m vyjmenovává jeho základní kompetence. Ministerstvo vnitra se dle zákona má starat o územní členění státu, zajišťuje volby do zastupitelstev územní samosprávy, do Parlamentu České republiky, do Evropského parlamentu konané na území České republiky a volbu prezidenta republiky, zodpovídá za vedení matričních úřadů, vydává občanské průkazy a mnoho dalších.

2017, [cit. 18. 1. 2017]. Dostupné z URL: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2013-300>.

33 1. Ministerstvo financí, 2. Ministerstvo zahraničních věcí, 3. Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, 4. Ministerstvo kultury, 5. Ministerstvo práce a sociálních věcí, 6. Ministerstvo zdravotnictví, 7. Ministerstvo spravedlnosti, 8. Ministerstvo vnitra, 9. Ministerstvo průmyslu a obchodu, 10. Ministerstvo pro místní rozvoj, 11. Ministerstvo zemědělství, 12. Ministerstvo obrany, 13. Ministerstvo dopravy, 14. Ministerstvo životního prostředí.

34 1. Český statistický úřad, 2. Český úřad zeměměřický a katastrální, 3. Český báňský úřad, 4. Úřad průmyslového vlastnictví, 5. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, 6. Správa státních hmotných rezerv, 7. Státní úřad pro jadernou bezpečnost, 8. Národní bezpečnostní úřad, 9. Energetický regulační úřad, 10. Úřad vlády České republiky, 11. Český telekomunikační úřad, 12. Úřad pro ochranu osobních údajů, 13. Rada pro rozhlasové a televizní vysílání, 14. Úřad pro dohled nad hospodařením politických stran a politických hnutí.

Mezi další úlohy MVČR patří činnost koordinace³⁵. K tématu bezpečnosti na pozemních komunikacích se však vztahuje zejména koordinace v oblasti služebního poměru příslušníků bezpečnostních sborů a státní služby³⁶.

Dle zákona o silničním provozu Ministerstvo vnitra spolupracuje s Ministerstvem dopravy při provádění prevence v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a rovněž má za úkol vedení centrální evidence dopravních nehod (Weigel, 2009).

Ministerstvo vnitra má samozřejmě i svoji vlastní historii, která sahá až do r. 1918, kdy byla ministerstva zřizována v důsledku vzniku samostatného Československa. Již od prvopočátku své existence mělo Ministerstvo vnitra na starosti záležitosti státní správy, ale mimo jiné mělo spravovat četnictvo a zajišťovat celkovou bezpečnost v zemi (Ministerstvo vnitra ČR, 2017).

35 Koordinace = činnost optimální spolupráce, uvedení do vzájemného souladu.

36 Státní službu upravuje zákon č. 234/2014, o státní službě. Dle ustanovení §2, odst. 2 se tento zákon však nevztahuje na zaměstnance bezpečnostních sborů (např. Policie ČR), Generálním štábu Armády České republiky, Vojenské policii, Vojenském zpravodajství a v Národním bezpečnostním úřadu.

2. 2 Ozbrojené bezpečnostní sbory

Bezpečnost na pozemních komunikacích zajišťují různými způsoby i veřejné bezpečnostní sbory, mezi které se řadí mimo jiné Policie ČR, obecní policie a také Vojenská policie³⁷, která se však na zajištění bezpečnosti silničního provozu podílí pouze okrajově. Nejzásadnější úlohu v tomto směru však plní první dvě zmíněné, tj. Policie ČR a obecní policie, a je tedy více než vhodné si jejich činnost detailněji rozebrat.

Veřejné sbory prostřednictvím svých aktivit pečují o vnitřní pořádek a bezpečnost státu ale i jednotlivců, kteří se na území daného státu trvale či pouze dočasně zdržují.

Jak již název vypovídá, veřejné sbory se řadí pod veřejnou správu a její orgány. Z toho důvodu se i v oblasti veřejných sborů užívají principy centralizace³⁸, decentralizace³⁹, koncentrace⁴⁰ a dekoncentrace⁴¹. Většinou platí, že jednotlivé veřejné sbory jsou řízeny ministerstvem, ministrem či jinými ústředními orgány státní správy. Toto tvrzení platí u Policie ČR a Vojenské policie. Obecní policie však tvoří výjimku, protože je zřízená obecně závaznou vyhláškou dané obce, kde působí. Zodpovídá se tedy zastupitelstvu obce, nikoliv ústředním státním orgánům.

Fakt, že jsou veřejné sbory za svoji činnost odpovědny svým nadřízeným orgánům, však v žádném případě neznamena, že by tyto nadřízené orgány měly možnost ovlivňovat a řídit jejich konkrétní činnosti, či mohly stanovovat postup jejich práce. Zároveň je třeba zohledňovat skutečnost, že ministr či jiný nadřízený orgán není za plnění konkrétních úkolů veřejného sboru odpovědný, s výjimkou politické odpovědnosti⁴².

Jednotlivé veřejné sbory mají svoji vnitřní organizační strukturu, v jejímž čele stojí jediný funkcionář. Ten je odpovědný za chod daného sboru, nyní je však již myšlena právní⁴³ až politicko – právní odpovědnost (Mates, Škoda, Vavera, 2011).

37 Podrobněji o Vojenské policii viz kapitola 2.1.2 Ministerstvo obrany.

38 Centralizace = soustředění veškeré veřejné správy do řídicí moci státu.

39 Decentralizace = přenesení (delegace) části veřejné správy na nižší stupeň. V případě veřejných sborů se tento princip uplatňuje pouze u obecní policie.

40 Koncentrace = soustředění výkonu veřejné správy v rámci organizační struktury jednoho subjektu

41 Dekoncentrace = přenesení určitých pravomocí na více orgánů. Rozděluje se na horizontální – rozdělení pravomocí mezi různé orgány na stejné úrovni; a vertikální – přesun pravomocí na orgány jim podřízené.

42 Politická odpovědnost je druh právní odpovědnosti, která vyvěrá z výkonu určité politické funkce.

43 Právní odpovědností se rozumí odpovědnost za věci, které vyplývají z porušení právních povinností.

2. 2. 1 Historie policejních sborů a četnictva

Prvopočátky bezpečnostních policejních sborů tak, jak jsou známy dnes, lze hledat již v 18. století, konkrétněji za doby vlády Marie Terezie. V tehdejší Rakousko – uhersku byl roku 1754 zřízen úřad policejních komisařů. Tento úmysl rakouské císařovny byl později rozpracován jejím synem císařem Josefem II. a roku 1772 byl tento úřad pozměněn na Policejní ředitelství, které bylo o několik let později zřízena i na území budoucího Československa, tj. v Praze, Brně a Bratislavě (Spurný, 2017).

V období padesátých a šedesátých let 19. století bylo na území monarchie zřízeno četnictvo, které bylo podřízeno nejvyššímu policejnímu a dvorskému úřadu při ministerstvu vnitra. Když došlo k rozpadu Rakouska – uherska a začaly vznikat nástupnické státy, mezi nimi i Československo, řešily se otázky okolo organizace státní správy nově vznikajících států. Československo patřilo k těm zemím, které recipovaly⁴⁴ tehdejší právní řád. To mimo jiné i znamenalo přijetí organizace bezpečnostních složek tak, jak fungovaly v Rakousko – uherské monarchii. Zprvu se tedy o bezpečnost v československém státě staraly státní policejní úřady, komunální policie a četnictvo.

Četnictvo definoval tehdejší zákon č. 299/1920 Sb., o četnictvu jako: „*Vojensky organizovaný sbor strážný, jenž určen jest k tomu, aby podle stávajících zákonných předpisů a podle nařízení příslušných úřadů státních udržoval v celém území Československé republiky veřejný pořádek a veřejnou bezpečnost.*“⁴⁵ Činnost četnictva byla podřízena vojenským trestním zákonům a soudům. Četníci se také byli povinni řídit vojenským služebním řádem. Jestliže došlo k porušení některých předpisů ze strany příslušníka četnictva, byl tento četník postížen dle disciplinárních předpisů, které stanovovalo tehdejší Ministerstvo vnitra (Policie ČR, 2017).

Organizace bezpečnostních sborů prošla po II. světové válce poměrně radikální proměnou. Byl zřízen Sbor národní bezpečnosti (dále jen „SNB“), jehož úkolem bylo udržovat veřejný pořádek a bezpečnost na území Československé republiky. Činnost SNB byla limitována stávajícími zákonnými předpisy a nařízeními pověřených úřadů.

Jednou ze součástí SNB byla i Veřejná bezpečnost (dále jen „VB“), která se rozdělovala dále na tři části: pořádková služba, dopravní služba a kriminální služba.

Dopravní služba (dále jen „DS“) byla zprvu začleněna do oblasti péče o veřejný pořádek, následně se však její činnost více profilovala. Když v roce 1953 došlo k vytvoření dopravních

44 Recipovat = přejmout či převzít

45 Policie ČR: Československé četnictvo [online], Policie ČR: 2017 [cit. 28. 2. 2017]. Dostupné z URL: <http://www.policie.cz/clanek/historie-cetnictva-a-policie-historie-cetnictva-a-policie.aspx?q=Y2hudW09MTQ%3d>.

inspektorátů VB, činnost DS se již zabývala pouze správním dohledem nad dodržováním předpisů o silničním provozu. Hlavní funkcí DS tedy bylo zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na silnicích (Macek, Uhlíř, 2011).

Nově vzniklé dopravní inspektoráty sehrávaly v zajištění bezpečnosti a plynulosti silničního provozu také podstatnou roli, viz Tab. č. 2.

Roku 1956 však byla vydána vyhláška, která zdůrazňovala nutnost zvýšení péče o silniční provoz a dopravu celkově. Zejména poukazovala na potřebu prohloubení kázně všech uživatelů silnic, aby nedocházelo k dopravním nehodám a aby byla zvýšena míra bezpečí na československých silnicích. S tím bylo samozřejmě velmi úzce spjato i zpřísnění požadavků na technický stav vozidel.

Zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích měly v té době zajistit i poměrně časté dopravně bezpečnostní akce, které mohly být prováděny buď v rámci okresu, kraje, nebo byly celostátně zaměřeny. Podle zaměření se tyto dopravní akce rozlišovaly na Akce „X“⁴⁶ a Akce „Y“⁴⁷ (Macek, Uhlíř, 2011).

Přehled hlavních činností dopravních inspektorátů VB
• řízení silničního provozu
• dozor na provádění výcviku a školení řidičů
• výchova ostatních uživatelů silnic k dopravní disciplíně, spolupůsobení při dopravní výchově školní mládeže
• dozor nad konstrukcí a stavem vozidel – aby neohrožovaly bezpečnost a plynulost provozu; schvalování technické způsobilosti vozidel k provozu
• vedení evidence řidičů a evidence motorových vozidel
• pomoc Národním výborům při plnění jejich dopravních povinností
• spolupráce se Státní pojišťovnou při provádění pojištění
• rozhodování o odborné způsobilosti učitelů pro výcvik budoucích řidičů

Tab. č. 2 – Přehled hlavních činností dopravních inspektorátů VB⁴⁸

46 Akce „X“ byly zaměřeny na všeobecný dozor nad silničním provozem – dodržování rychlosti, jiných právních předpisů, technický stav vozidel, aj.

47 Akce „Y“ byly zaměřeny na to, jak řidiči dodržují zákaz požívání alkoholu.

48 MACEK, P., UHLÍŘ, L., Dějiny policie a četnictva IV., Praha: Vydavatelství POLICE HISTORY, 2011, str. 63.

2. 2. 2 Policie České republiky

Policie České republiky (dále jen „policie“ či „PČR“) je jednotný ozbrojený bezpečnostní sbor, který je zřízen Ministerstvem vnitra ČR. Činnost policie, kompetence jejích příslušníků, a postavení policie upravuje zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky ze dne 17. července 2008 (Mates, Škoda, Vambera, 2011).

Postavení a význam policejního bezpečnostního sboru je zakotven přímo v zákoně o Policii České republiky (část první, hlava I, §2) a říká: „*Policie slouží veřejnosti. Jejím úkolem je chránit bezpečnost osob a majetku a veřejný pořádek, předcházet trestné činnosti, plnit úkoly podle trestního řádu a další úkoly na úseku vnitřního pořádku a bezpečnosti svěřené jí zákony, přímo použitelnými předpisy Evropské unie nebo mezinárodními smlouvami, které jsou součástí právního řádu.*“⁴⁹ Policie ČR by tedy měla za každých okolností sloužit veřejnosti, měla by chránit veřejný zájem a pomáhat občanům České republiky, ale i těm, kteří se na území ČR zdržují a je jim různými způsoby ubližováno či jsou jinak v ohrožení. I z tohoto důvodu heslo Policie ČR zní: „Pomáhat a chránit.“

Jestliže se aktivity policejního sboru řídí normami mezinárodních smluv, musí tyto smlouvy již být zahrnuty v platném právním řádu České republiky a platí zde onen známý latinský výraz: *Lex superior derogat inferiori*⁵⁰. Toto tvrzení vyplývá z obecného ustanovení o mezinárodních smlouvách Čl. 10 Ústavy, kde je řečeno: „*Vyhlášené mezinárodní smlouvy, k jejichž ratifikaci dal Parlament souhlas a jimiž je Česká republika vázána, jsou součástí právního řádu; stanoví – li mezinárodní smlouva něco jiného než zákon, použije se mezinárodní smlouva.*“⁵¹

Policie ČR spolupracuje s ozbrojenými složkami, bezpečnostními sbory, obcemi, s řadou právnických i fyzických osob, které vykonávají aktivity v oblasti prevence, vzdělávací činnosti, poskytování podpory, péče a pomoci obětem trestných činů, zmírňování následků trestných činů, prevence a řešení následků krizových situací. Dále pak spolupracuje s těmi, kdo pracují s pachateli trestných činů a rovněž osobami s rizikovým způsobem chování a jinými osobami, které se svou činností podílejí na zajištění vnitřního pořádku a bezpečnosti (Zákon o Policii ČR, 2008).

49 Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky in Edice kapesních zákonů, Praha: ARMEX PUBLISHING s. r. o., 2015, str. 7.

50 Zákon vyšší právní síly ruší zákon nižší právní síly. Tj. platná mezinárodní smlouva je nadřazena zákonu.

51 Ústavní zákon č. 1/1993 Sb, Ústava České republiky, Hlava první, Čl. 10. In ÚZ č. 1005 – Ústava ČR, Listina základních práv a svobod, Parlament, Ústavní soud, ombudsman, Ministerstva, Ostrava – Hrabůvka: Nakladatelství Sagit, a. s., 2014, str. 4.

2. 2. 2. 1 Organizační struktura Policie České republiky

Organizační struktura policie je dána rovněž zákonem č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, který upravuje vnitřní uspořádání tohoto veřejného bezpečnostního sboru. Nejvýše v soustavě policejních orgánů stojí policejní prezidium, jehož představitelem je policejní prezident. Následují pak útvary policie s celostátní působností, krajská ředitelství policie a útvary zřízené v rámci krajského ředitelství. Mezi tyto jednotlivé složky organizační struktury jsou rozděleny pravomoci policejního sboru.

Kromě dalších aktivit se policejní prezidium zabývá kontrolní činností podřízených útvarů. Z hlediska dopravy jsou tím míněny zejména dopravní inspektoráty. Policejní prezidium také zřizuje službu dopravní policie (Policie ČR, 2017).

Zákon o Policii ČR uvádí, že útvary s působností na celém území České republiky jsou zřízeny ministrem vnitra, děje se tak však výhradně na návrh policejního prezidenta. Toto řešení by mělo poskytovat možnost reagovat na aktuální potřeby policie, aniž by případné změně, tj. zřízení či zrušení útvaru, musela předcházet změna právní úpravy. V současné době je zřízeno 13 útvarů s celostátní působností.

Dalším stupněm soustavy organizační struktury Policie ČR jsou krajská ředitelství, kterých v současné době existuje 14, což odpovídá aktuálnímu územnímu členění ČR (Mates, Škoda, Vavera, 2011).

2. 2. 2. 2 Počínání policisty při zásahu a policejní psychologie

Chování policistů bylo shrnuto již v dřívější právní úpravě zákona o policii. Z této doby rovněž pochází tzv. Etický kodex policisty, který upravuje chování policisty a jeho vystupování na veřejnosti. Nynější právní úprava však policistům a ostatním zaměstnancům policie zakládá jistý způsob jednání a chování s ohledem na morální a etické hodnoty a Listinu základních práv a svobod (Mates, Škoda, Vavera, 2011).

Příslušníci Policie ČR zasahují v nejrůznějších oblastech. K tomu mají zákonem předepsaný postup, který uplatňují i v oblasti dopravní, potažmo v silničním provozu. Policista je ze zákona povinen při provádění úkonu prokázat svou příslušnost ke složkám policie. smí zasahovat pouze ve stejnokroji, zároveň se také prokazuje služebním průkazem či odznakem policie. Na obou posledně zmíněných musí být jasně viditelné identifikační číslo, které se v případě nepřiměřeného zásahu policisty wpisuje do stížnosti na daný zákrok. Tuto stížnost může podat kterýkoliv občan,

který se domnívá, že mu bylo ze strany zasahujících policistů nějakým způsobem ublíženo či neprávem došlo k poškození jeho vážnosti a cti. Stížnost je třeba podat u policejního útvaru, proti jehož příslušníkovi směřuje. Za projednání a vyřízení stížnosti zodpovídá ředitel útvaru, ke kterému byla stížnost podána (Policie ČR, 2017).

V opačném případě smí policista vyzvat k prokázání totožnosti⁵² osoby, o kterých to stanoví zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky. V oblasti silniční dopravy lze toto ustanovení vztáhnout zejména na případ, kdy je osoba podezřelá ze spáchání trestného činu či přestupku. Policista má právo také vyzvat osobu o prokázání totožnosti v situaci, kdy je daná osoba řidičem vozidla, u kterého probíhá silniční kontrola (Zákon o Policii ČR, 2008).

Příslušník policie by při výkonu své práce měl využívat základních pravidel policejní psychologie, která by si měl osvojit již při samotném policejním výcviku, tj. ještě před započítím služby. S ohledem na to, do jakých různorodých situací se policisté dostávají při konání své práce, lze tvrdit, že jejich práce je náročná na psychiku jedince. Policista musí být odolný vůči stresu, neměl by se nechat strhnout k ukvapenému a agresivnímu chování. Tím vším se zabývá obor policejní psychologie, jehož cílem je snaha o proškolení budoucích policistů a vštípení základních poznatků z této oblasti.

Policisté se při výkonu svého povolání velmi často mohou dostat do blízkosti duševně narušených jedinců. V takovém případě je více než vhodné, aby byli schopni s těmito jedinci správně jednat. K tomu slouží jisté zásady⁵³, které by měl policista v těchto případech aplikovat. Podle Ludmily Čírtkové se však nejedná o žádná dogmata a pevně daná pravidla, tyto zásady mají mít pro zasahující policisty spíše doporučující charakter. Při zachování těchto doporučení by měl policista tuto náročnou situaci snadněji zvládnout a vypořádat se s ní (Čírtková, 2000).

2. 2. 2. 3 Služba dopravní policie

Dopravní policie je služba, jejíž činnost má preventivní, právní, dohlížecí a kontrolní charakter a je zřízená policejním prezidiem. Z toho lze tedy odvodit i hlavní úkoly služby dopravní policie

52 Prokázáním totožnosti se rozumí prokázání jména, příjmení, data narození. V případě potřeby i adresy místa trvalého pobytu, rodného čísla a státní příslušnosti. Platí, že rozsah a způsob zjišťování osobních údajů musí být přiměřený jeho účelu.

53 Mezi obecné zásady patří: nepoužívat násilí, pokud možno využít moment překvapení; vytvoření atmosféry důvěry, schopnost empatie; zachovat si nadhled v dané situaci; udržení odstupů se tato situace policistovi lépe zvládá; nenechat jedince bez dozoru, v případě potřeby přemístit tuto osobu do jiného prostředí, kde na ni nebude tolik vyvíjen psychický nátlak (přihlížející veřejnost); policista by měl být schopný využít veškeré informace, které mu duševně narušená; osoba poskytuje (například u schizofreniků by se jim nic nemělo vyvracet jako nesmysl, policista by měl dát této osobě najevo svůj zájem).

(dále jen „SDP“), kam se zahrnuje dohled na bezpečnost a plynulost silničního provozu, šetření dopravních nehod, projednávání přestupků v blokovém řízení. *„Úkoly plní příslušníci služby dopravní policie také na dopravně inženýrském úseku, což znamená, že se vyjadřují k dopravní infrastruktuře, aby byly dodržovány zákonné normy, ale také aby navrhovaná řešení v terénu byla bezpečná a přínosná pro účastníky silničního provozu.“*⁵⁴ Dopravní policisté se zaměřují nejen na technický stav vozidel a dále kontrolují technický stav pozemních komunikací. Jestliže zjistí závady, dohlíží na jejich odstranění.

Činnost služby dopravní policie se dotýká všech účastníků silničního provozu každý den. Nejen že dopravní policisté reagují na nově vzniklé problémy a jiné obtížné situace v oblasti dopravy, ale rovněž přispívají ke zvyšování bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích, což se dá také považovat za jejich hlavní úkol. Mezi další činnosti příslušníků dopravní policie však patří i odhalování páchání přestupků a trestných činů v oblasti silničního provozu, kontrola hmotnostních limitů vozidel. Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích služba dopravní policie zajišťuje také díky kontrolám dodržování předpisů v celém spektru, jež silniční přeprava zahrnuje. S ohledem na současnou situaci v silniční dopravě se klade zvýšený důraz také na kontrolu dodržování zákazu požívání alkoholických nápojů a jiných návykových látek během řízení motorových vozidel, které negativním způsobem ovlivňují schopnosti řidiče a radikálně snižují možnost pohotově reagovat na nastalou dopravní situaci.

Dohled na provoz na silnicích a pozemních komunikacích obecně SDP provádí formou kontrol, dopravně bezpečnostních akcí a nejrůznějších preventivních opatření. Kontroly se rozlišují na základní tři typy:

- základní kontroly
- speciální kontroly
- průběžně dlouhodobé kontroly

Všechny zmíněné prvky, kterými je prováděn dohled na silniční provoz si však kladou stejný cíl, kterým je zvýšení bezpečnosti silničního provozu a postih nezodpovědných účastníků silničního provozu a těch, kteří neuváženě hazardují se svými životy a životy jiných.

O bezpečnost a plynulost provozu na dálnicích a dalších silničních úsecích se stará dálniční oddělení služby dopravní policie. Tato zvláštní odnož služby dopravní policie plní úkoly pro činnost SDP obvyklé, ale navíc dohlíží na veřejný pořádek na těch úsecích pozemních komunikací, které

⁵⁴ Policie ČR: Ředitelství služby dopravní policie [online], Policie ČR, 2017, [cit. 1. 3. 2017]. Dostupné z URL: <http://www.policie.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-policie.aspx> .

jím jsou svěřeny, a odhalují přestupky a trestné činy, jenž nutně nemusí přímo souviset se silničním provozem. Podstatné je, že daný přestupek či trestný čin byl spáchán na úseku, který má konkrétní dálniční oddělení spravovat (Policie ČR, 2017).

Služba dopravní policie má svoji organizační strukturu. Nejvýše je postavené Ředitelství služby dopravní policie, které řídí činnost podřízených orgánů SDP, kam patří 14 odborů služby dopravní policie a dopravní inspektoráty na krajské a okresní úrovni (Dopravní inspektoráty, 2007 – 2011).

V čele ŘSDP⁵⁵ stojí ředitel, jímž je v současné době plk. Ing. Tomáš Lerch.

Pro vyšší míru přehlednosti je níže uvedeno schéma organizační struktury služby dopravní policie – obr. č. 1.



Obr. č. 1 – Schéma organizační struktury služby dopravní policie⁵⁶

2. 2. 3 Městská policie

Bezpečnostní sbor, který je zřizován obcí, se nazývá obecní policie, někdy se také užívá označení městská policie. Městská policie může být zřízena pouze v obci, která je městem, jinak se jedná vždy o obecní policii. Již dle svého zřizovatele, je zřejmé, že se jedná o výjimku v bezpečnostních sborech, protože není zakládána žádným ministerstvem ani jiným ústředním orgánem státní správy.

⁵⁵ ŘSDP = Ředitelství služby dopravní policie.

⁵⁶ Policie ČR: Ředitelství služby dopravní policie [online], Policie ČR, 2017, [cit. 1. 3. 2017]. Dostupné z URL: <http://www.policie.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-policie.aspx> .

Obecní policie je zřizována obcí v samostatné působnosti na základě obecně závazné vyhlášky a platí, že ji tatáž obec může i zrušit. Obecní policii řídí starosta obce nebo jiný člen zastupitelstva obce, kterého k tomuto výkonu pověří zastupitelstvo obce (Mates, Škoda, Vavera, 2011).

Ministerstvo se však podle zákona také jistým způsobem podílí na chodu obecní policie. V jeho působnosti je totiž ověřování odborných předpokladů strážníka, dále ministerstvo vydává a odnímá osvědčení a vede informační systémy, které jsou potřebné k plnění zákonem daných úkolů⁵⁷. Ministerstvo dále vykonává dozor nad odbornou způsobilostí strážníka a nad dodržováním stanovených jednotlivých prvků stejnokroje strážníka. Dále dohlíží na správné označení motorových vozidel a jiných dopravních prostředků, které slouží k účelům obecní policie.

Činnost obecní policie je zakotvena v zákoně č. 553/1991 Sb., o obecní policii ze dne 6. prosince 1991. Tento právní předpis se zabývá vysvětlením pojmu obecní policie a dále stanovuje kompetence, pravomoci a povinnosti tohoto orgánu. Obecní či městská policie se podílí na zajištění bezpečnosti, zabezpečuje veřejný pořádek. Obecní policie při své činnosti spolupracuje s Policií České republiky, dále se státními orgány a také s orgány územních samosprávných celků. §2 zákona o obecní policii taxativně⁵⁸ jmenuje hlavní úkoly tohoto bezpečnostního sboru. Z čehož plyne, že obecní policie má přispívat k ochraně a bezpečnosti osob a majetku, podílí se na prevenci kriminality v obci, dohlíží na dodržování obecně závazných vyhlášek a nařízení obce, odhaluje přestupky a jiné správní delikty a v neposlední řadě se podílí na dohlížení nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích.

Městská policie však smí zasahovat pouze na území obce (města), která je jejím zřizovatelem, nebo dále pak v obci, která sice zřizovatelem obecní policie není, ale prostřednictvím veřejnoprávní smlouvy se zřizovatelskou obcí uzavřela dohodu o tom, že tato obecní policie bude působit i na území jiné obce. Tato smlouva lze však uzavřít pouze mezi obcemi, které náleží do stejného kraje, není ale podmínkou, že by se muselo jednat o obce sousední (Zákon o obecní policii, 1991).

2. 2. 3. 1 Strážník obecní policie

Bezpečnost silničního provozu, zajištění jeho plynulosti a samozřejmě i ostatní záležitosti, které zabezpečují strážníci obecní policie, jsou poměrně významnou a náročnou činností, proto jsou na uchazeče o výkon služby u Policie ČR a rovněž i obecní policie kladeny zvláštní požadavky zejména co se týká fyzické zdatnosti a odolání vůči psychické zátěži.

⁵⁷ Zákonem danými úkoly se rozumí úkoly, které se týkají: protokolů o zkoušce, přihlášek čekatelů a strážníků ke zkoušce, strážníků, osvědčení, zřízených a zrušených obecních policií, počtu strážníků, činnosti obecních policií.

⁵⁸ Taxativní = přesný, úplný, konečný

Zákon o obecní policii uvádí požadavky, které jsou kladeny na uchazeče, jenž se chce stát strážníkem. Tyto specifické nároky jsou popsány v § 4 zákona č. 553/1991 Sb. Strážníkem se může stát každý občan České republiky, jenž prokáže svoji bezúhonnost, spolehlivost, věk starší 21 let, zdravotní způsobilost, zakončení středního vzdělání maturitní zkouškou a také se musí mít osvědčení o splnění stanovených odborných předpokladů. Jestliže uchazeč splní všechny tyto zmíněné předpoklady, smí se dle zákona ucházet o místo strážníka obecní policie.

Strážník musí ve službě být oděn do stejnokroje a musí mít u sebe odznak obecní policie, který se vyznačuje nápisem „obecní policie“ nebo „městská policie“. Na odznaku musí dále být velký státní znak české republiky nebo znak obce, která daný útvar zřídila a nesmí na odznaku chybět ani identifikační číslo, které slouží ke stejným účelům jako identifikační číslo u příslušníka Policie ČR. Stejnokroj strážníka obecní policie je složen z odznaku obecní policie, uniforma černé, modré či žluté⁵⁹ barvy. Specifickou součástí stejnokroje městské policie je užití šachovnicového prvku, nejčastěji pásy, která musí být umístěna alespoň po polovině obvodu pokrývky hlavy a může být umístěna i na jiných částech strážníkovy oděvu (Mates, Škoda, Vavera, 2011).

Strážníci obecní policie smí pomocí technických prostředků zabránit odjezdu vozidla z prostoru, ve kterém nemá povolení se nacházet. Jako příklad lze uvést neuhrazené parkovné v zónách, které jsou zpoplatněny. V takovém případě městská policie smí na dané vozidlo umístit tzv. botičku, kterou neprodleně odstraní po blokovém řízení s provozovatelem daného vozidla (Zákon o obecní policii, 1991).

2. 2. 3. 2 Úloha městské policie v bezpečnosti provozu

Mimo činnost, kterou příslušníci městské a obecní policie vykonávají s ohledem ke zvýšení míry bezpečnosti a ochrany osob a majetku, se podílí i na zvýšení bezpečnosti silničního provozu a také na jeho plynulosti na území, pro které jsou zřízení obecně závaznou vyhláškou konkrétní obce.

Je vhodné však předem zmínit, že provádění dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu na pozemních komunikacích nepatří mezi stěžejní činnosti obecní policie. A to z toho důvodu, že činnosti v oblasti dopravy a silničního provozu vůbec nepatří mezi prvořadé úkoly, které by měla obecní policie zastávat. Platí totiž, že zásadní roli na dohled na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích sehraává Policie ČR. Z toho důvodu lze oprávněně tvrdit, že sbory obecní policie v tomto směru plní pouze sekundární roli (Mates, Škoda, Vavera, 2011).

Úloha obecní policie v bezpečnosti provozu je popsána v zákoně o obecní policii, konkrétně

⁵⁹ Žlutá barva se nepoužije u pokrývky hlavy, ta je vždy černá nebo modrá.

se jedná o ustanovení § 17a, kde jsou opět taxativním výčtem vymezeny všechny okolnosti, kdy může příslušník obecní policie do provozu na pozemních komunikacích zasáhnout. Odstavec 1 § 17a hovoří zejména o možnostech strážníka použít technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla a v bodech výslovně uvádí jisté případy, kdy k tomuto úkonu smí přistoupit. Jedná se zejména o situace, kdy řidič zanechal vozidlo v místech, kde je zakázáno státní či zastavení vozidla, nebo na místě, kam je vozidlům zakázán vjezd. Užití technického prostředku pro zabránění odjezdu vozidla je taky dle zákona adekvátní v případě, že vozidlo je ponecháno na chodníku a jiných místech veřejného prostranství, kde to není povoleno. Zákon pamatuje na zvláštní výjimky, kdy vozidlo nesmí být tímto technickým prostředkem postihnuto, jedná se zejména o případ, kdy dané vozidlo tvoří překážku provozu na pozemních komunikacích a dále v případě, je – li toto vozidlo viditelně označeno jako vozidlo ozbrojených sil, Policie ČR, či jiné instituce, která disponuje imunitou, jež vyplývá ze zákona či mezinárodních smluv, kterými je Česká republika vázána.

Ve stejném paragrafu je také vysvětleno, jak má probíhat odstranění technického prostředku. Ze zákona je strážník povinen odstranit tento technický prostředek bez zbytečných průtahů po projednání přestupku v blokovém řízení či po zjištění totožnosti osoby, jež vozidlo na místě zanechala.

Co se týká uhrazení nákladů, které vznikají za užití technického prostředku, zákon říká, že náklady hradí ten, kdo vozidlo na místě zanechal. Záhy je však uvedeno, že uhrazené náklady budou neprodleně vráceny osobě, která je vynaložila, v případě, že užití technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla bylo v rozporu se zákonem. Jestliže ve stanovené třicetidenní lhůtě nikdo nepožádá o odstranění technického prostředku z vozidla, má právo vlastník pozemní komunikace po projednání věci s obecní policií, vozidlo z vozovky odstranit. To se děje výhradně na náklady provozovatele vozidla. Ten se uhrazení vzniklých nákladů může zprostit pouze v případě, kdy prokáže, že mu závažné důvody bránily k požádání o odstranění technického prostředku z daného vozidla (Zákon o obecní policii, 1991).

Kompetence a pravomoci obecní policie také stanovuje zákon o provozu na pozemních komunikacích. Podle tohoto právního předpisu je strážník obecní policie z výkonu své funkce zmocněn měřit rychlost vozidel, kontrolovat doklady řidičů, řídit provoz na pozemních komunikacích, kontrolovat řidiče, zda před jízdou nebo i během jízdy nepožili alkoholické nápoje a jiné omamné látky, a v neposlední řadě také smí rozhodovat o odstranění vozidla, které je provozovatelem zanecháno na vyhrazeném či zpoplatněném parkovišti (Mates, Škoda, Vavera, 2011).

2.3 Státní příspěvkové organizace podílející se na bezpečnosti provozu

Pojem bezpečnost silničního provozu v sobě nezahrnuje pouze činnost bezpečnostních složek státu a jiných územně samosprávných celků. Bezpečnost provozu je do značné míry ovlivňována i technickým stavem pozemních komunikací, s tím velmi úzce souvisí i plynulost silničního provozu. Dá se říci, že zde platí přímá úměra mezi těmito dvěma pojmy, tj. čím lepší technický stav vozovek, tím vyšší úroveň bezpečnosti a plynulosti provozu.

V České republice se o sjízdnost pozemních komunikací, o jejich výstavbu, správu a údržbu stará mnoho organizací. Mezi ty nejvýznamnější však patří zejména Ředitelství silnic a dálnic a také Správa a údržba silnic. Obě tyto organizace spojuje fakt, že se jedná o státní příspěvkové organizace, což v praxi znamená, že na jejich činnost přispívá stát ze svého rozpočtu.

Státní příspěvkové organizace jsou zřizovány organizačními složkami státu⁶⁰ na základě zřizovací listiny. Na rozdíl od organizačních složek státu vstupují státní příspěvkové organizace do právních vztahů a právních jednání se svou vlastní právní subjektivitou, což znamená, že nesou odpovědnost za výsledky z těchto vztahů vzniklých. Státní příspěvkové organizace disponují a nakládají se svým vlastním majetkem, který získají ze své činnosti a dále s příspěvků dalších stran, zejména ze strany zřizovatele.

Státní příspěvkové organizace nelze zaměnit se státními podniky, neboť je mezi nimi značný rozdíl. Příspěvkové organizace totiž nemají za povinnost vytvářet zisk (Varvařovský, 2004).

2.3.1 Ředitelství silnic a dálnic

Státní příspěvková organizace s oficiálním názvem Ředitelství silnic a dálnic ČR (dále jen „ŘSD“) je zřízena Ministerstvem dopravy ČR za účely, které jsou popsány ve zřizovací listině, na jejímž základě státní příspěvková organizace ŘSD roku 1997 vznikla. Ve zkratce lze činnost ŘSD shrnout následujícími slovy: „*Základním předmětem činnosti organizace ŘSD je výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořícím dálnice a silnice I. třídy, zabezpečení správy, údržby a oprav dálnic a silnic I. třídy a zabezpečení výstavby a modernizace dálnic a silnic I. třídy.*“⁶¹ Tato charakteristika vychází již ze zmíněné zřizovací listiny. Rovněž tento dokument

⁶⁰ Organizační složka státu je organizačním útvarem, který zastupuje v jisté oblasti veřejné správy stát a nakládá při tom s jeho majetkem. Organizační složka státu nedisponuje vlastní právní subjektivitou.

⁶¹ Ředitelství silnic a dálnic: Organizace ŘSD [online], Ředitelství silnic a dálnic, 2015 [cit. 13. 3. 2017]. Dostupné

ve svých ustanoveních uvádí hlavní úkoly nově vznikající státní příspěvkové organizace ŘSD a odkazuje i na existující právní předpisy⁶², dle kterých se zřízení státní příspěvkové organizace řídí.

Organizaci Ředitelství silnic a dálnic řídí generální ředitel, který je do své funkce jmenován ministrem dopravy. V čele ŘSD v současné době stojí Ing. Jan Kroupa, který byl do své funkce jmenován dne 10. 12. 2014. Generální ředitel zodpovídá za činnost a fungování organizace a dále též vystupuje jménem ŘSD při nejrůznějších obchodních jednáních, styku s veřejností či zastupitelskými orgány. Dále pak sehrává roli zástupce organizace při soudních jednáních, při jednání před orgány státního zastupitelství a jiných správních orgánů (Kroupa, 2016).

Ředitelství silnic a dálnic nevzniklo r. 1997 jako zcela nová organizace svého druhu a zaměření, nahrazuje totiž již existující organizace Ředitelství silnic ČR, Ředitelství dálnic Praha a Silničních investorských útvarů Praha, České Budějovice, Plzeň, Liberec, Pardubice, Brno, Ostrava. Zřizovací listina taktéž uvádí, že všechny tyto dosavadní organizace ke dni 1. 1. 1997 zaniknou a jejich činnost přejde na nově vzniklou organizaci ŘSD.

Za prvního předchůdce novodobého ŘSD lze označit Ředitelství dálnic Praha, jehož počátky sahají až do roku 1967, tehdy jeho organizační struktura čítala pouze 70 zaměstnanců, kteří byli umístěni na pracovištích v Praze, Brně a Bratislavě. Ředitelství dálnic Praha plnilo obdobnou funkci jako dnešní ŘSD. Mělo zajišťovat funkce přímého investora dálnic a příslušejících staveb, mezi které se řadí přivaděče a různá jiná obslužná zařízení. Ředitelství dálnic také mělo na starosti studijní přípravu dálničních tahů a pro nově vznikající úseky dálnic mělo za úkol i výkup či vyvlastnění pozemků, na nichž měla být nová komunikace vybudována (Ředitelství silnic a dálnic, 2015).

2.3.1.1 Hlavní úkoly ŘSD

Stěžejní funkce Ředitelství silnic a dálnic jsou uvedeny již v samotné zřizovací listině, ale lze je mimo jiné nalézt i ve výročních zprávách⁶³, které ŘSD každoročně vydává. Dle výroční zprávy za rok 2015 ŘSD v současnosti plní úkoly v následujících oblastech:

- zabezpečení realizace schválené dopravní politiky dálnic a silnic I. třídy, jejich rozvoj a územní ochranu

z URL: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/rsd/Reditelstvi-silnic-a-dalnic> .

62 Zřizovací listina ŘSD vychází ze zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích; zákona č. 219/2000 Sb., o majetku české republiky a jejím vystupování v právních vztazích; zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a změnách některých souvisejících zákonů; zákona č. 576/1990 Sb., o pravidlech hospodaření s rozpočtovými prostředky ČR.

63 Zatím poslední výroční zpráva ŘSD shrnuje činnost za rok 2015 a byla vydána 29. dubna 2016 auditorem Janem Kovářem.

- spolupráce s příslušnými orgány státní správy, poskytování potřebných informací, stanovisek a podkladů
- projednání a zpracování podnětů pro efektivní rozdělení prostředků pro dálniční síť a silnic prvních tříd; dohled nad hospodárným využitím
- zajištění a příprava realizace staveb, modernizace a oprav aktuálních úseků
- zajištění prohlídek a kontroly technického stavu mostů v rozsahu daným zákonem
- zajištění vydávání silničních map; vedení evidence a statistiky silnic I. třídy
- zabezpečuje chod informačního systému silničního hospodářství a zimní zpravodajskou službu o sjízdnosti a stavu dálnic a silnic
- s ohledem na statistiky nehodovosti, příčiny nehod a jejich následky navrhuje vhodná opatření, která by vedla k zvýšení bezpečnosti na komunikacích

Jedná se pouze o uvedení těch nejzásadnějších úkolů a povinností ŘSD, ve skutečnosti je jejich počet mnohem vyšší, úplný seznam lze však dohledat ve výročních zprávách, ale i ve zřizovací listině (Kroupa, 2016).

2.3.1.2 Aktuálně nejvýznamnější projekt ŘSD

Ředitelství silnic a dálnic se každoročně podílí na přípravě a realizaci mnoha projektů, díky nimž dochází k opravám, modernizacím a výstavbě nových úseků silnic a dálnic. V průběhu posledních let dochází k modernizaci nejvýznamnější dopravní tepny v České republice. Procesem rozsáhlé modernizace totiž prochází dálnice D1 spojující českou a moravskou metropoli.

Zmiňovaná úprava D1 byla zahájena již v roce 2011, výběrové řízení na zhotovitele stavby však proběhlo až v roce 2015. Od té doby se řidiči na mnoha úsecích dálnice mezi Prahou a Brnem mohou setkat s četnými omezeními dálničního provozu, které jsou způsobeny právě celkovou rekonstrukcí vozovky. Podnět k nutnosti modernizace byl dán zejména nevyhovujícím technickým stavem dálnice, špatným povrchem a nevyhovujících mostních objektů. Výroční zpráva z roku 2015 dokonce stav dálnice D1 před započatím modernizace označila jako nevyhovující požadavkům bezpečnosti silničního provozu a nesplňující technické nároky, které jsou v současnosti na dálniční komunikace kladeny (Kovář, 2016).

Mimo zmíněnou úpravu povrchu vozovky, zahrnuje modernizace D1 i rozšíření každého jízdniho pruhu o 0,75m, což má zajistit možnost vedení provozu v systému 2+2 v jednom jízdniho pruhu. V současné době tento systém využít nelze, a to je hlavním důvodem vzniku dopravních komplikací a kolon při jakémkoliv omezení či nehodě na dálnici, kdy je provoz v jednom jízdniho směru sveden do jednoho jízdniho pruhu. Součástí rekonstrukce je i vybudování nových odvodňovacích prvků (kanalizace a drenáže), doplnění protihlukových opatření, výměna zádržných prvků, tj. svodidel, a užití modernějších bezpečnostních prvků. Všechny tyto úpravy mají přispět ke zlepšení sjízdnosti, komfortu a zvýšení bezpečnosti všech, kteří dálnici D1 využívají (Ředitelství silnic a dálnic, 2015).

2.3.2 Správa a údržba silnic

Správa a údržba silnic (dále jen „SÚS“) je další ze státních příspěvkových organizací, které pečují o stav a sjízdnost pozemních komunikací. Na rozdíl od Ředitelství silnic a dálnic však udržuje i vozovky nižších tříd. Z důvodu co možná nejpohotovější reakce na aktuální potřeby a stav pozemních komunikací působí SÚS ve všech 14 krajích odděleně. Každé z Krajských správ a údržeb silnic (dále jen „KSÚS“) stát přidělil ke správě pozemní komunikace v jistém územním celku. V každém krajském městě působí Ředitelství krajské správy a údržby silnic, které zřizuje další pověřená pracoviště v menších městech. Například Krajská správa a údržba silnic Vysočiny má své ředitelství v Jihlavě, další pracoviště se nachází ve městech Jihlava, Žďár nad Sázavou, Havlíčkův Brod, Třebíč a Pelhřimov. Účel vzniku a následná reorganizace KSÚS Vysočina je popsána následovně: „*Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, příspěvková organizace byla zřízena za účelem zajištění správy, údržby a oprav silnic, jejich součástí a příslušenství na silniční síti ve vlastnictví kraje Vysočina. Organizace vznikla sloučením pěti samostatných subjektů (SÚS Havlíčkův Brod, SÚS Jihlava, SÚS Pelhřimov, SÚS Třebíč, SÚS Žďár nad Sázavou) do jednoho subjektu SÚS Jihlava a současně došlo ke změně názvu na Krajskou správu a údržbu silnic Vysočiny příspěvkovou organizaci k 1. 1. 2007 dle zřizovací listiny schválené usnesením Zastupitelstva kraje Vysočina ze dne 20. 12. 2006.*“⁶⁴

Hlavní činnost SÚS, potažmo KSÚS, lze souhrnně označit pojmem „údržba sjízdnosti pozemních komunikací“. Toto označení však zahrnuje mnoho aktivit, které jsou prováděny v závislosti na ročních obdobích a klimatických podmínkách.

Specifickou roční dobou pro údržbu silnic představuje zima. S předstihem je třeba instalovat zábrany proti sněhu kolem silnic tzv. zásněžky, které měly bránit vzniku závějí na silnicích. Jejich

⁶⁴ Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, příspěvková organizace: Důvod a způsob založení [online], WEBHOUSE, s.r.o., 2013 [cit. 14. 3. 2017]. Dostupné z URL: <http://www.ksusv.cz/2-duvod-a-zpusob-zalozeni/d-1123/p1=55> .

užívání se ale během posledních let značně omezilo a dá se říci, že téměř vymizely. A to zejména z důvodu, že jich více jak polovina byla za sezonu odcizena a také proti jejich instalaci brojili zemědělci, na jejichž polích se tyto prvky vyskytovaly (iDnes.cz, 2017). V případě, že silniční dopravu komplikuje sníh, SÚS má na starosti prohrnování a posyp pozemních komunikací, ale pouze těch, které nejsou dopravním značením zařazeny k typu vozovek, které se v zimě neudrží. Za vzniku náledí a námrazy na silnicích je opět vozovky třeba ošetřit zvláštním chemickým posypem, nejčastěji se za tímto účelem užívá posypová sůl či kamenná drť. Dovolují – li to aktuální klimatické podmínky, i v zimním období je třeba provést nutné opravy výtluků a povrchu vozovek obecně. K tomu se za chladného počasí užívá tzv. studená balící směs, která je sice méně odolná než tzv. teplá balená, ale ta v zimě nelze aplikovat, neboť se v zimních měsících nevyrábí⁶⁵.

V letním období Správa a údržba silnic pověřuje své zaměstnance vyžínáním travních porostů na mezích okolo silnic. Zanedbání této údržby může vést k razantnímu snížení přehlednosti na silnicích a může způsobovat dopravní nehody, jelikož vysoký travní porost omezuje viditelnost a tím nedovoluje řidičům a ostatním účastníkům provozu včas zareagovat na konkrétní dopravní situaci. Dále dochází k rozsáhlým opravám povrchu pozemních komunikací, opravám výtluků, je – li to možné za užití teplé balené.

Správa a údržba silnic také odpovídá za udržování silniční vegetace⁶⁶, která nesmí ohrožovat bezpečnost užití dané silniční či dálniční komunikace. Tím se rozumí ku příkladu odstranění uschlých stromů a další vegetace, která by přímo ohrozila uživatele komunikace (Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, 1997).

Činnost SÚS a jí podřízených organizací je velmi různorodá a pro bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích velmi důležitá, lze říci i nepostradatelná (Krajská správa a údržba silnic Vysočiny, 2013).

65 Teplá balící směs, jež se užívá k opravám výtluků a k tvorbě nového povrchu vozovek, se vyrábí ve speciálních k tomu určených závodech, které nesou označení tzv. obalovny. Tito výrobci však teplou balenou produkují pouze v období od dubna do listopadu, v ostatních měsících je jejich provoz omezen.

66 Silniční vegetace je souhrnné označení pro všechno rostlinstvo, které tvoří součást dálnice, silnice či místní komunikace.

2. 4 Platná legislativa

Zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích není pouze záležitostí organizací, které zabezpečují sjízdnost a údržbu vozovek, ačkoliv jim v žádném případě nelze upírat jejich hluboký význam. Lze tedy konstatovat, že hlavní úlohu v bezpečnosti provozu sehrávají platné právní předpisy a samozřejmě jejich dodržování ze strany řidičů a ostatních účastníků silničního provozu. Současný právní řád České republiky obsahuje hned několik právních předpisů upravující pravidla silničního provozu a záležitosti s ním spojené. Mezi ty nejvýznamnější se řadí zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu; zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích; a nelze opomenout ani vyhlášku č. 341/2014 Sb., o technické způsobilosti a technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích či vyhlášku č. 302/2001 Sb., o technických podmínkách vozidel.

Některé z uvedených právních předpisů upravují samotný silniční provoz, pravidla, která jsou kladena přímo na samotné účastníky silničního provozu a která musí pod hrozbou sankce striktně dodržovat, jiná se týkají spíše technického stavu vozidel, za který však odpovídá provozovatel vozidla, a působí tak na účastníky silničního provozu nepřímo (Barták a kolektiv, 2016).

2. 4. 1 Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Zákon o pozemních komunikacích ovlivňuje bezpečnost provozu zejména v ohledu uvádění nových úseků pozemních komunikací do provozu. Nově vzniklé úseky silnic musí být bezpečné a nezávadné. Tyto požadavky posuzuje audit, který musí proběhnout u každé stavby silniční komunikace ještě před tím, než je daný úsek zprovozněn. Definice bezpečnostního auditu u dopravních staveb lze shrnout slovy: „*Je to procedura, během níž kvalifikovaný tým odborníků hledá bezpečnostní deficity dopravního projektu. Nespočívá v kontrole dodržení příslušných technických podmínek, norem a předpisů, ale nahlíží na projekt perspektivou jeho budoucích uživatelů (...)*“⁶⁷ Největší míru efektivity a přínosnosti má bezpečnostní audit, který je proveden již v brzkém stádiu projektu. Nalezené chyby a nedostatky lze jednoduše odstranit, aniž by muselo dojít z rozsáhlým opravám stávající stavby, čímž se automaticky také poměrně zásadně navyšuje rozpočet stavby (Šucha a kolektiv, 2013).

O bezpečnosti pozemních komunikací pojednává zákon o pozemních komunikacích konkrétně

67 ŠUCHA, M., a kolektiv, Dopravní psychologie pro praxi, Praha: Grada Publishing, a. s., 2013, str. 178.

v části páté, v ustanoveních §18g – §18m. Zde je popsán průběh samotného auditu bezpečnosti pozemních komunikací, kterému podléhá:

- návrh dokumentace záměru
- návrh projektové dokumentace
- provedená stavba pro zkušební provoz
- dokončená stavba pro kolaudační souhlas

Výsledkem auditu bezpečnosti pozemních komunikací je zpráva, která obsahuje souhrnný popis stavebních, provozních a technických vlastností posuzované pozemní komunikace. Dle zákona smí provádět audit bezpečnosti pozemní komunikace a následně sepisovat zprávu pouze tzv. auditor bezpečnosti pozemních komunikací, tj. fyzická osoba, která má k těmto úkonům platné povolení⁶⁸.

Zákon č. 13/1997 Sb. dále uvádí rozdělení pozemních komunikací na jednotlivé typy, které se od sebe liší zejména rozdílnou mírou a způsobem využití. Dále také obsahuje ustanovení o zpoplatnění pozemních komunikací a specifikuje také jednotlivé druhy zpoplatnění.

Část sedmá zákona o pozemních komunikacích se věnuje ochraně pozemních komunikací a jejich styku s okolím. Naopak část devátá § 42a – § 43 pojednává o správních deliktech a přestupcích, ke kterým může na pozemních komunikacích docházet. Za spáchání přestupku lze dle jeho povahy a závažnosti uložit pokutu v rozmezí 5 – 500 000 Kč (Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, 1997).

2. 4. 2 Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu

Pro řidiče a účastníky silničního provozu má nejvyšší význam znalost a dodržování zákona o silničním provozu, který je též někdy označován jako zákon o provozu na pozemních komunikacích. Již z toho důvodu je kladen důraz na značnou orientaci v jeho ustanoveních už na počátku řídičského výcviku v autoškolách a zároveň se při skládání závěrečné zkoušky v testech objevují otázky, jejichž odpovědi vycházejí z litery tohoto právního předpisu.

Celé znění zákona o provozu na pozemních komunikacích je rozděleno do sedmi částí. Ty se následně dělí na hlavy, díly, oddíly, paragrafy, odstavce a písmena. Toto uspořádání je zvoleno pro lepší přehlednost zákona a snadnější orientaci v něm. V jednotlivých ustanoveních se lze setkat

⁶⁸ Povolení vydá Ministerstvo dopravy ČR pouze osobě, která prokáže svoji bezúhonnost a odbornou způsobilost k provádění auditu bezpečnosti pozemních komunikací.

s odkazy na jiné právní normy, to je však vždy přehledně uvedeno ve vysvětlivkách (Weigel, 2009).

Předmětem úpravy zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu je specifikace práv a povinností všech účastníků provozu na pozemních komunikacích. Rovněž se zaobírá pravidly provozu na pozemních komunikacích, úpravou řízení silničního provozu. Ve věcech silničního provozu stanovuje působnost a pravomoc orgánů české státní správy a Policie České republiky. V neposlední řadě se zabývá úpravou řídičských oprávnění potažmo řídičských průkazů. Součástí litery zákona o silničním provozu je i právní úprava bodového systému, který v české republice vstoupil v platnost (Barták a kolektiv, 2016).

Zákon o silničním provozu byl od svého vzniku v roce 2000 již mnohokrát novelizován. Prozatím poslední úpravou pak prošel v minulém roce, tj. rok 2016.

2. 4. 2. 1 Bodový systém

Zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu byl roku 2006 novelizován. Díky této úpravě byl dosavadní text zákona o provozu na pozemních komunikacích doplněn o tzv. Bodové hodnocení porušení povinností stanovených zákonem. Do povědomí řidičů a obecně veřejnosti se vžil pod názvem „bodový systém“. Tento systém bodového hodnocení byl v České republice přijat po vzoru obdobných variant, které již fungovaly v zahraničí.

Hlavním cílem této úpravy je sledování opakovaného páchání přestupků či trestných činů. V České republice se typicky užívá v oblasti dopravy jako nástroj, jímž je vynucováno dodržování pravidel silničního provozu ze strany řidičů motorových vozidel (Weigel, 2009).

Systém je založen na principu, kdy řidič nemá žádný bod. Jakmile se však dopustí jednání, které je postihnuo bodovým hodnocením, je mu připsáno tolik bodů, kolik je za dané jednání uvedeno v zákoně o silničním provozu⁶⁹. Platí, že pokud se řidič jedním jednáním dopustí více přestupků či trestných činů najednou, zaznamenají se pouze body za nejzávažnější z nich. Body je nutné zaznamenat do registrů řidičů, kam jej zaznamenává příslušný obecní úřad s rozšířenou působností, a to v zákonem dané pětidenní lhůtě, která začíná běžet od okamžiku, kdy danému úřadu bylo doručeno:

- oznámení o uložení pokuty v blokovém řízení

⁶⁹ Přehled jednání spočívajících v porušení vybraných povinností stanovených předpisy o provozu na pozemních komunikacích a počet bodů za toto jednání je uvedeno v Seznamu příloh – viz Příloha č. 1.

- rozhodnutí uložení sankce za přestupek
- rozhodnutí, jež uložilo trest za trestný čin
- rozhodnutí o podmíněném odložení podání návrhu na potrestání

Příslušný obecní úřad s rozšířenou působností však zaznamenává řidičem dosažený počet bodů do celkového počtu dvanácti bodů. Jakmile příslušný obecní úřad zjistí, že řidič již dosáhl dvanácti bodů, neprodleně o tom vyrozumí řidiče a vyzve jej k odevzdání řidičského průkazu a mezinárodního řidičského průkazu. Ten tak musí učinit ve stanovené lhůtě 5 pracovních dní od okamžiku, kdy mu bylo toto oznámení doručeno.

Chce – li řidič obdržet výpis z bodového hodnocení řidičů, lze jej získat na registru řidičů v místě trvalého bydliště, ale také na kterémkoliv pracovišti CzechPOINT, čímž se rozumí jakákoliv pobočka České pošty (Bodový systém online, 2017).

Udělené body lze však za určitých okolností i odečítat. Zákon o silničním provozu toto upravuje v ustanovení § 123a, kde jsou přesně popsány situace, kdy k odečtu bodů může dojít. Jedná se o situace, kdy se řidič během přesně stanovené doby (12, 24 a 36 měsíců) nedopustí žádného přestupku. Za dobu 12 měsíců se odečítají 4 body, za 24 měsíců další 4 body a za 36 měsíců i ty zbývající (Barták a kolektiv, 2016).

2. 4. 2. 2 Změna zákona o silničním provozu z roku 2016

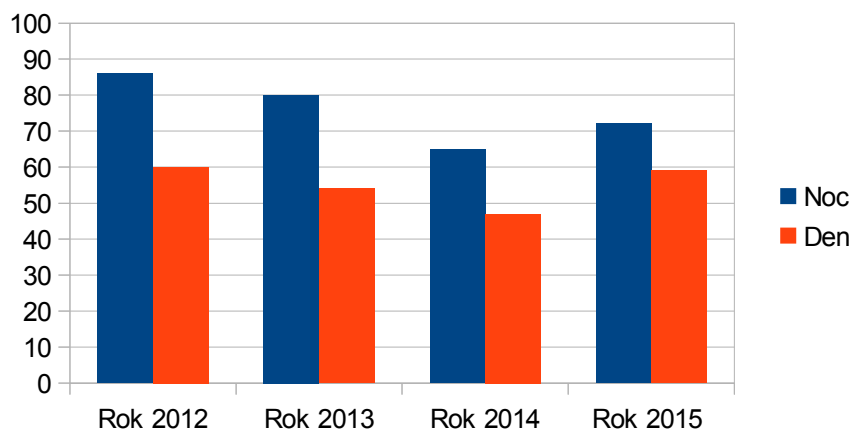
Poslední novela se do celkového znění zákona promítla v mnoha bodech. Nejvíce diskutovanou změnou je však povinnost chodců užití retroreflexních prvků⁷⁰ za tmy a snížené viditelnosti⁷¹, aby byli chodci pro ostatní účastníky silničního provozu lépe viditelní. Hlavním cílem tohoto opatření má být snížení počtu nehod, při kterých je chodec sražen motorovým vozidlem. Právě následky zmíněných dopravních nehod bývají pro chodce v převážné míře fatální a nezřídka kdy končí jeho usmrcením (Auto.cz, 2016). V souvislosti se zavedením povinnosti užití reflexních prvků pro chodce Ministerstvo dopravy uvádí počet usmrcených chodců na pozemních komunikacích. Mezi roky 2012 – 2015 se tato čísla vyšplhala až na počet 523⁷², jen za loňský rok na silnicích zemřelo 72 chodců, kteří nebyli v noci vidět.

⁷⁰ Retroreflexní prvky jsou speciální části oděvu, které jsou vyrobeny ze zvláštního materiálu, jenž je schopen odrážet v noci světlo a upozornit tak účastníky provozu na výskyt chodce. Zákon vylučuje alternativní užití lampy či jiného světelného zdroje místo retroreflexních prvků.

⁷¹ Sníženou viditelností se rozumí nejen tma, ale i šero či mlha.

⁷² Z celkového počtu 523 usmrcených chodců na pozemních komunikacích, bylo 303 usmrceno v noci. Tedy z důvodu, že nebyli pro ostatní účastníky provozu dostatečně viditelní.

Chodci jsou povinni se touto novelou řídit od 20. února 2016 a reflexního prvku užít vždy, když se za tmy či snížené viditelnosti pohybují po pozemních komunikacích, které se nachází mimo obec a nejsou osvětleny veřejným osvětlením. A to z toho důvodu, že většina nehod, při kterých umírají chodci se přihodí v noci, což jasně vyplývá z grafu č. 1.



Graf č. 1 – Graf znázorňující kdy umírají nejvíce chodci⁷³

Co se týká postihu chodců, kteří se za snížené viditelnosti reflexních prvků nevyužijí, hrozí jim v blokovém řízení pokuta od 0 do 2 000 Kč. Ve správním řízení se hranice zvyšuje, a to na 1 500 – 2 500 Kč. Ministerstvo dopravy však udává, že policejní hlídky budou místo udělování sankcí spíše lidem domlouvat a rozdávat reflexní pásy, aby se příště tomuto porušení zákona vyhlí (Ministerstvo dopravy, 2017).

2. 4. 2. 3 Řízení provozu pokyny policisty

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve svém znění upravuje i činnost příslušníka Policie a obecní policie při řízení silničního provozu. Řízení provozu pokyny policisty je upraveno právě v tomto zákoně, neboť se jedná o druh právního předpisu, se kterými se všichni řidiči setkávají již od počátku své řidičské praxe. Nicméně je třeba říci, že i přesto se lze v silničním provozu setkat s řidiči neznalých význam konkrétních pokynů policisty.

Stejná práva v řízení provozu policistou mají i příslušníci obecní policie, vojenské policie a či příslušník Hasičského záchranného sboru, který je oděn v hasičském stejnokroji. Ten však smí

⁷³ Auto.cz. © Copyright CZECH NEWS CENTER a. s., a dodavatelé obsahu, 2017, [online], [cit. 15. 3. 2017]. Dostupné z URL: <http://www.auto.cz/povinne-reflexni-prvky-chodcu-lepsi-neco-nez-nic-ale-s-rozumem-92887> .

provoz řídit pouze ve výjimečných situacích a za podmínek, kdy na místě není v danou chvíli přítomný příslušník Policie ČR ani obecní policie. Pro všechny zmíněné osoby pak platí udávání stejných povelů jako pro policistu.

Podle ustanovení § 75 zákona o silničním provozu policista řídí provoz na pozemních komunikacích změnou postoje a pokyny paží. Zpravidla při řízení provozu užívá směrovku, kterou drží v pravé ruce. Pokyny policisty, který řídí silniční provoz, jsou závazné jak pro chodce tak pro řidiče motorových i nemotorových vozidel (Weigel, 2009).

Jestliže je provoz řízen policistou, či příslušníkem obecní policie, řidič by měl znát význam těchto pokynů a dbát jich. Například povel „stůj!“ platí pro směry, ke kterým stojí policista čelem nebo zády. V tomto případě jsou povinni daní řidiči zastavit vozidlo. Naopak povel „volno“ platí pro ty řidiče, ke kterým stojí policista bokem. Jestliže nastane situace, kdy policista má pravou ruku předpaženou a levou upaženou, znamená tento pokyn „stůj!“ pro řidiče přijíždějících k zadům a pravému boku policisty řídicího provoz. Pokračovat v jízdě tedy smí pouze řidiči vozidel, kteří přijíždějí k levému boku policisty. Zároveň pro chodce platí, že vozovku smí přecházet pouze za zády policisty, tedy ve směrech, kde je provoz pozastaven (Barták a kolektiv, 2016).

Pro řidiče, kteří musí zastavit vozidlo na křižovatce, platí, že zastavují před hranicí dané křižovatky, nesmí do ní vjet.

2. 4. 3 Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích

Podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích jsou upraveny ve zvláštním právním předpise, kterým je zákon č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Je tak učiněno z důvodu, že ne každé vozidlo je schváleno pro užívání v silničním provozu. Zejména tedy z hlediska bezpečnosti je nutné, aby vozidla, která se účastní provozu na pozemních komunikacích, byla také pro tento provoz vhodná a vystavovala tak zvýšenému riziku ostatní účastníky silničního provozu.

Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích se zabývá podmínkami provozu vozidel na pozemních komunikacích se zohledněním příslušných právních předpisů Evropské unie.

Mezi hlavní oblasti zákona náleží úprava následujících podmínek:

- registr vozidel – zařazení a vyřazení vozidel z registru
- technické požadavky na provoz silničních vozidel a zvláštních vozidel a schvalování

jejich technické způsobilosti

- práva a povinnosti osob, které vyrábí, dováží a uvádí na trh vozidla
- práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel
- práva a povinnosti stanice technické kontroly a stanice měření emisí
- kontroly technického stavu vozidel v provozu

Zákon dále upravuje výkon státní správy a státního dozoru v oblasti podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích. Zákon se vztahuje na všechna vozidla s výjimkou vozidel vojenských (Weigel, 2009).

Z litery zákona č. 56/2001 Sb. vyplývá, že tento právní předpis se podílí na zajištění bezpečnosti zejména stanovením povinnosti provozovatelů vozidla podrobovat jej technickým kontrolám a měřením emisí⁷⁴. Pro tyto kontroly jsou kompetentní stanice technických kontrol (dále jen “STK”) a stanice měření emisí, které jsou zřízeny Ministerstvem dopravy. Technický stav vozidel smí také posuzovat policisté při běžných silničních kontrolách a při zjištění závažných technických problémů, které by mohly ohrozit bezpečnost a plynulost provozu, smí vozidlu zakázat další pokračování v jízdě.

Dále se má za to, že silniční vozidlo je technicky způsobilé k provozu na pozemních komunikacích, jestliže technickou kontrolou nebyly na daném vozidle zjištěny žádné závady nebo pouze závady lehkého charakteru. Jestliže jsou během kontroly zjištěny vážné závady na vozidle, je vozidlu udělena pouze 30 denní technické oprávnění, během této doby je provozovatel povinen tuto závadu odstranit a opětovně absolvovat technickou kontrolu. Pokud daná závada odstraněna není, vozidlo není způsobilé k provozu a nesmí tedy být v provozu používáno. Při technické kontrole může být diagnostikována i nebezpečná závada na vozidle. V takovém případě, musí provozovatel na své vlastní náklady zajistit odtah vozidla, odstranit danou závadu a opětovně vozidlo přistavit k technické kontrole. Za těchto podmínek nelze udělit ani dočasnou technickou způsobilost (Barták a kolektiv, 2016).

Splní – li vozidlo všechny potřebné náležitosti a podmínky k tomu, aby úspěšně absolvovalo technickou kontrolu a bylo i nadále vyhovujícím pro silniční provoz, na zadní registrační značku vozidla mu příslušný zaměstnanec STK umístí červenou kontrolní nálepku, kde je vyznačen datum příští technické kontroly, viz Obr. č. 2. Donedávna se na registrační značku umisťovala rovněž nálepka o měření emisí, která byla charakteristická svojí zelenou barvou, od počátku roku 2015

⁷⁴ Měření emisí = kontrola technického stavu vozidla, jeho motoru a dalšího příslušenství, které ovlivňuje tvorbu škodlivých emisí ve výfukových plynech.

však tato povinnost stanicím měření emisí odpadá, viz Obr. č. 2. Od tohoto data také není vydáváno osvědčení o měření emisí. Toto osvědčení je nahrazeno pouze vydaným protokolem o měření emisí, který je třeba předložit před technickou kontrolou (Dvořák, 2015).

Část devátá § 83 zákona o podmínkách provozu vozidel uvádí konkrétní případy, kdy se fyzická osoba dopouští přestupku. Tedy okolnosti, kdy nedodržuje právní normy dané tímto zákonem.



Obr. č. 2 – Kontrolní nálepky o měření emisí a o technické kontrole⁷⁵

75 DEKRA CZ, a. s.: STK Nové Veselí [online], DEKRA CZ, a. s., 2011, [cit. 16. 3. 2017]. Dostupné z URL: <http://dekra-automobil.cz/stkweb/index.php?stk=3733> .

2. 5 Prevence a výchovná činnost

Účastníci provozu na pozemních komunikacích se denně dostávají do situací, které nejrůznějšími způsoby mohou ovlivnit a snížit jejich bezpečnost. Lepší variantou, než tyto vzniklé komplikace následně řešit, je jim efektivně předcházet. Pro tyto účely je v České republice zřízeno množství organizací a institucí, které mají teoretické poznatky o prevenční a výchovné činnosti z oblasti dopravy a silničního provozu uvádět v praxi. Tímto počínám lze odvrátit nejednu situaci, při které může být ohroženo bezpečí těch, kteří se na pozemních komunikacích a v jejich bezprostřední blízkosti pohybují.

Životy, zdraví i majetek účastníků silničního provozu lze chránit již tím, že budou účastníci provozu dodržovat právní normy, které vyplývají z právního řádu České republiky. Značný podíl na zajištění bezpečnosti na pozemních komunikacích nese i samotné chování a jednání všech účastníků provozu, které by mělo být zodpovědné, promyšlené a ohleduplné.

Za tímto účelem jsou v České republice zřízeny organizace, které vyvíjí prevenční činnost a mladistvým již od útlého věku vštěpují základní pravidla, která je třeba na pozemních komunikacích dodržovat tak, aby se předcházelo vzniku nebezpečí a nedocházelo k ohrožení nejen jejich zdraví a života. Tyto aktivity provádí například samostatný orgán Ministerstva dopravy BESIP, jemu podřízená organizace Centrum služeb pro silniční dopravu a další. Výchovnou činnost provádí také příslušníci Policie ČR a obecní policie. Opomenout nelze ani nezastupitelnou úlohu autoškol, kde jsou neustále vychováváni noví řidiči motorových vozidel.

2. 5. 1 BESIP

Samostatné oddělení Ministerstva vnitra, jež nese název BESIP je hlavním koordinační složkou bezpečnosti silničního provozu v České republice. Jeho hlavním cílem jeho aktivit je působení na lidský faktor, tedy řidiče a ostatní účastníky silničního provozu. Právě ti stojí za vznikem většiny dopravních nehod. Žádoucí je, aby veřejnost byla poučena o tom, jak se v různých dopravních situacích chovat, jak poskytnout první pomoc, ale hlavně jak se na pozemních komunikacích chovat, aby na silnicích zbytečně nedocházelo k nehodám, ublížení na zdraví či dokonce ke ztrátám životů.

BESIP apeluje na dodržování silničních předpisů, právě těm přikládá prvořadý význam. Na veřejnost pak působí v mnoha formách. Ať už se jedná o zajištění dopravní výchovy jedinců

všech věkových kategorií, pořádání nejrůznějších kampaní či řízením webového portálu, který slouží jako hlavní informační systém pro širokou veřejnost. Existuje mnoho forem, prostřednictvím kterých se BESIP snaží veřejnost upozornit na nutnost dodržování předpisů a ohleduplného chování na pozemních komunikacích, a ať již se jedná o kteroukoliv z nich, všechny si kladou jediný cíl – zvýšit úroveň bezpečí na českých silnicích a snížit úmrtnost na silnicích alespoň na evropský průměr (BESIP, 2012).

2. 5. 1. 1 Dopravní výchova

Kvalitní vedení dopravní výchovy a její zavedení vůbec je jednou se stěžejních priorit Ministerstva dopravy České republiky. S dopravní výchovou totiž velmi úzce souvisí zvyšování ochrany života dětí v silničním provozu, právě děti a mladiství jsou cílovou skupinou pro prevenční aktivity BESIP. *„Kvalitně pojatá dopravní výchova hraje významnou roli při budování hodnotového žebříčku dětí a mladých lidí, zásadně ovlivňuje postoje všech budoucích účastníků silničního provozu.“*⁷⁶ Děti se díky včasné a dobře vedené dopravní výchově mohou již v útlém věku orientovat v pravidlech silničního provozu. Vzdělávací program dopravní výchovy je nastaven tak, aby probíraná látka byla adekvátní věku dítěte.

Oddělení BESIP ale i samotné Ministerstvo vnitra vyvíjí úsilí, aby se dopravní výchova více začlenila do výukového plánu mateřských, základních a středních škol. Zároveň odkazují na skutečnost, že nemusí být vytvořen zvláštní předmět o dopravní výchově na základních školách, ale postačí dopravní výchovu vhodně zahrnout do stávajících předmětů – například do prvouky, nauky o světě, či rodinné výchovy – tedy s ohledem na věkovou kategorii dětí a mladistvých. Své aktivity BESIP zaměřil i na podporu projektu, jehož cílem je seznámit děti v dětských domovech s dopravní výchovou (BESIP, 2012).

2. 5. 1. 2 Kampaně BESIP

Prevenční činnost je ze strany příslušných organizací vyvíjena různorodými způsoby. Nejedná se pouze o ovlivňování mladistvých prostřednictvím dopravní výchovy, ale má směřovat i k poučení dospělých účastníků provozu. Za tímto účelem BESIP zřizuje rozsáhlé kampaně, které působí na veřejnost skrze internet či televizi. Již z užití právě těchto prostředků masové mediální komunikace lze odvozovat, že mají tyto kampaně oslovovat co možná největší počet lidí.

⁷⁶ BESIP: Dopravní výchova [online], © Copyright BESIP: 2012 [cit. 12. 3. 2017]. Dostupné z URL: <http://www.ibesip.cz/cz/dopravni-vychova> .

Mezi ty, které se nejvýraznějším způsobem zapsaly do vědomí veřejnosti, patřila jednoznačně kampaň s názvem „Nemyslíš, zaplatíš!“. Jednalo se pravděpodobně o tu nejvíce diskutovanou kampaň, která měla apelovat především na řidiče do věku 25 let a prostřednictvím vyvolání negativních emocí, vyvolat zodpovědnější chování ze strany mladých nezkušených řidičů. „Nemyslíš, zaplatíš!“ byla jednoznačně největší kampaní, kterou Ministerstvo dopravy vedlo, a reflektovala nejčastější příčiny nehod, jejichž následky byly zachyceny v krátkých video nahrávkách⁷⁷ (BESIP, 2012).

Prozatím poslední celorepublikovou kampaní se stala akce „Vidíme se?“, která se zaměřuje na viditelnost chodců za podmínek snížené viditelnosti a byla spuštěna na konci roku 2015. Tato kampaň měla naučit používat chodce reflexní prvky a jistou mírou je tedy i připravit na chystanou novelu zákona o silničním provozu, která má zavést pro chodce povinné používání reflexních prvků mimo obce.

BESIP v průběhu této kampaně vedl rozsáhlou spolupráci s Policií ČR, která se podílela na propagaci reflexních prvků a jejich distribuci veřejnosti. I v souvislosti s kampaní „Vidíme se?“ vzniklo několik krátkých videí⁷⁸, jejichž cílem je poukázat na vhodnost užití reflexních prvků, které nejednou mohou zachránit život chodcům, kteří jsou v silničním provozu nejzranitelnější (Centrum služeb pro silniční dopravu, 2014).

2. 5. 2 Dopravní akce Policie ČR

První dopravní akce vznikaly již od roku 1956, kdy tyto akce byly organizovány Veřejnou bezpečností. Od této doby se však dopravní akce, které jsou v současnosti vyvíjeny ze strany příslušníků Policie ČR, změnily. Zejména co se týká vybavení policistů, kteří tyto dopravní akce provádí. Dále také se změnila oblast kontrol, to vše s ohledem na technický vývoj současných vozidel a zároveň také s ohledem na současný problém užívání omamných látek (Mates, Škoda, Vavera, 2011).

Dopravní akce se v současnosti konají na celostátní či pouze lokální úrovni. Nejvíce se koná dopravních akcí, při kterých se kontroluje užití bezpečnostních pásů a jiných zadržných zařízení (dětské autosedačky), dodržování rychlosti v obcích, technický stav vozidla – sjeté pneumatiky, nedovolené úpravy technického stavu vozidel a další. Součástí téměř každé kontroly je zjišťování,

77 Videá z kampaně „Nemyslíš, zaplatíš!“ jsou ke shlédnutí dostupná z URL: <https://www.youtube.com/watch?v=otgH6sFECoM>.

78 Videá z kampaně „Vidíme se?“ jsou ke shlédnutí dostupná z URL: https://www.youtube.com/watch?v=ZmEYhUGa1bg&list=PLmKBxQ3ZDrYfA9jdOWKem_wYVAS55h1E.

zda řidič není pod vlivem alkoholu, a je – li podezření, že řidič řídí vozidlo pod vlivem drog, musí se dotyčný podrobit testu na přítomnost návykových látek.

Lokálních kontrolně dopravních akcí se během roku uskutečňuje nespočet, v rámci celé České republiky se jedná pouze o několik akcí ročně. Tyto celorepublikové dopravní akce se vžily pod názvem „Kryštof“, jejímž cílem jsou neukáznění řidiči. Hlavním cílem těchto dopravních akcí je zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích (Láník, 2003).

2. 5. 3 Autoškoly a základy zdravotnické přípravy

Autoškoly by oficiálně měly být prvními příležitostmi, kdy si budoucí řidiči mohou vyzkoušet řízení motorových vozidel na pozemních komunikacích. Pro vozidla autoškoly jsou jasně stanovená pravidla, a to jak označení vozidel, tak i povinnosti učitele autoškoly, které upravuje zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu v § 8a.

Výcvik v průběhu kurzu autoškoly by měl budoucím řidičům poskytnout úplné vzdělání v oblasti pravidel silničního provozu. Dále by je měl vybavit řidiče schopností včas a správně zareagovat na nenadálé dopravní situace v silničním provozu, umět odhadnout situace a vyhodnotit je takovým způsobem, aby se předešlo nehodám. Kurzy autoškoly mají zásadní význam v mnoha ohledech, mimo jiné by měly řidiče vybavit schopností poskytnutí první pomoci v případě, že se dostanou k dopravním nehodám se zraněním (Šucha a kolektiv, 2013).

2. 5. 3. 1 Zdravotnická příprava

Jak již bylo mnohokrát řečeno, nejlepší variantou by bylo, pokud by na pozemních komunikacích k nebezpečným situacím vůbec nedocházelo. I přes řadu opatření, která mají nebezpečí na silnicích eliminovat, však úplného vymýcení dopravních nehod nelze nikdy dosáhnout. Jestliže se pak člověk stane svědkem či účastníkem dopravní nehody, je více jak nutné, aby uměl správně reagovat, poskytnout první pomoc raněným a zachránit tak lidský život.

Zákony České republiky ukládají povinnost každému člověku bez rozdílu věku a pohlaví poskytnout první pomoc v situaci, kdy se daný jedinec stane svědkem náhlého akutního stavu nebo úrazu. Tato povinnost odpadá ve specifických případech, kdy by poskytnutím první pomoci ohrozil své vlastní zdraví a život.

Je třeba si uvědomit, že za neposkytnutí první pomoci hrozí trest nepodmíněného odnětí svobody.

Aby člověk mohl raněnému zachránit život, nejsou nezbytně nutné zvláštní pomůcky, lze se obejít i bez nich. A ačkoliv by takto podaná pomoc nebyla odborná, člověk, který ji poskytl nesmí být stíhán ani trestán, protože jednal v mezích, které mu aktuální podmínky dovolovaly.

Mezi samozřejmosti se řadí znalost čísel integrovaného záchranného systému. Je tím myšlena služba rychlé záchranné pomoci (155), hasičského záchranného sboru (150) a sboru Policie (158). Nikdy však není na škodu mít tato důležitá telefonní čísla uvedena i jinde než pouze v paměti. Jestliže se člověk totiž dostane do složité stresové situace, může tato čísla zapomenout vlivem psychického tlaku (Barták a kolektiv, 2016).

Povinnost poskytnutí první pomoci vyvěrá ze zákona, právní normy tuto povinnost uvádějí i v dalších případech. Jedním z nich je povinnost provozovatele vozidla mít k dispozici lékárničku s vybavením dle typu vozidla. Lékárnička⁷⁹ je jedním z prvků povinné výbavy vozidla a je třeba kontrolovat expirační lhůty u jednotlivých zdravotnických materiálů v ní obsažené (Barták a kolektiv, 2016).

79 Aktuální seznam vybavení lékárničky je uveden v Seznamu příloh – viz příloha č. 2.

2. 6 Sankciování účastníků silničního provozu

V případě, že se neukáznění řidiči a celkově účastníci provozu dopustí svým jednáním přestupku či trestného činu, dle platného právního řádu České republiky jim za toto jednání náleží postih. Druh sankce by měl být vždy adekvátní míře porušení právního předpisu (Bartoníčková a kolektiv, 2011).

Mezi jistý druh sankce lze zahrnout již zmíněné udělení bodů za přestupek na základě bodového systému. Obvykle k uděleným bodům přísluší ještě uhrazení peněžité pokuty, jejíž výše je také odstupňována dle závažnosti přestupku⁸⁰.

Ze zvláště závažných důvodů smí policista zakázat řidiči další pokračování v jízdě a zadržet mu řidičský průkaz (dále také „ŘP“). Tyto případy jsou konkrétně upraveny v § 118b zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. Avšak platí, že v policista, který řidičský průkaz zadržel musí poučit držitele řidičského průkazu o důsledcích zadržení řidičského průkazu a vydá držiteli ŘP písemné potvrzení o zadržení řidičského průkazu (Weigel, 2009).

Pokutovat lze i ostatní účastníky silničního provozu, kteří se dopustí přestupku. Výjimkou tedy nejsou ani chodci. Ti mohou být postihnuti sankcí například v situaci, kdy nejsou opatřeni reflexními prvky za snížené viditelnosti a zároveň se pohybují mimo obec. Dalším příkladem lze uvést přecházení přechodu pro chodce, svítí – li na světelné signalizaci červená barva.

Systém sankcí má zejména poučný charakter a spoléhá se zejména na variantu, že účastník, kterému byla pokuta udělena, se již příště podobnému jednání raději vyhne.

⁸⁰ Přehled některých přestupků a výše pokuty za jejich spáchání je uveden v Seznamu příloh – viz příloha č. 3.

2.7 Statistika nehodovosti na silnicích

Již od počátku rozvoje silničního provozu dochází na pozemních komunikacích a bezprostředně v jejich blízkosti k dopravním nehodám. Četnost dopravních nehod se v průběhu let zvyšovala s ohledem na rozvoj automobilismu. Poslední desetiletí se klade důraz na vedení statistik nehodovosti. Jejich úkolem je stanovit celkový počet nehod za rok či jiné časové období, příčiny a následky dopravních nehod. Tyto oficiální statistiky se opírají o data poskytovaná Policií ČR, jedná se tedy o spolehlivý zdroj a tyto výsledky není třeba zpochybňovat – viz příloha č. 4.

Nehody mohou být zapříčiněny mnoha faktory. Ať již se jedná o špatný technický stav vozidla, pozemní komunikace či jiné technické nedostatky a přírodní vlivy, stále za většinou dopravních nehod stojí člověk a jeho nepozornost, neopatrnost a nerozvážnost. Statistiky dokonce zmiňují, že selhání lidského faktoru stojí za 90% všech nehod a pouze 10% nehod vzniká technickými nedostatky vozidla či pozemních komunikací. Šucha a kolektiv dokonce uvádí, že možnosti a schopnosti člověka jsou v porovnání s nejmodernějšími technologickými vymoženostmi v automobilovém průmyslu značně nedokonalé, zejména v tom směru, že reakce řidičů nelze ustálit a nastavit jako u technologických zařízení vozidel. A dále odkazují na tvrzení Nickela a fakt, že dopravní nehodovost lze efektivně snížit pouze časovou předškolní a školní dopravní výchovou, kvalitním řidičským výcvikem a prevencí rizika a nehod.

Dopravním nehodám lze také předcházet informovaností řidičů o aktuálním stavu na pozemních komunikacích. Za tímto účelem vznikají nejrůznější informační portály, které řidičům přinášejí ty nejaktuálnější informace z dění v dopravě. Lze zmínit například dopravní informační systém Policie ČR, Centra služeb pro silniční dopravu a podobně. Veřejnost se o současné dopravní situaci může dozvědět také z rádií, kde jsou zřízeny tzv. dopravní linky řidičů, kam posluchači hlásí aktuální nehody, objížďky, omezení a jiné situace, které by mohly vést ke vzniku jiných dopravních nehod. Výsledkem tohoto nahlášení je pak fakt, že se jiní řidiči daným místům úplně vyhnou, a nebo s omezením počítají a přizpůsobí tomu rychlost jízdy. V informování řidičů o dopravní situaci jsou v poslední době činné i sociální sítě, kde vznikají nejrůznější skupiny, které jednak upozorňují na možná dopravní rizika a rizikové úseky pozemních komunikací, ale také informují ostatní řidiče před měřenými úseky policejní hlídkou (Šucha a kolektiv, 2013).

Evropská unie má zájem na snížení dopravní nehodovosti na silnicích členských zemí, proto vytváří nejrůznější projekty, jejichž cílem je zlepšení a trvalá udržitelnost dopravy. Jsou jimi například projekty Demeter, EUREKA, EUROPOLI, PROMETHEUS a další. Z výsledků zmíněných projektů následně byl stanoven žebříček hlavních dopravních nehod, z něhož plyne,

že nejčastějšími příčina nehod jsou:

- nadměrná a nepřiměřená rychlost – mimo jiné smyk na kluzké vozovce
- konzumace alkoholu a drog před a během jízdy
- nepoužívání bezpečnostních pásů
- nedostatečná ochrana osob ve vozidle – absence dětských sedaček
- nedodržování přestávek u profesionálních řidičů
- špatná viditelnost ostatních vozidel – denní svícení
- vysoce rizikové úseky pozemních komunikací a nepřehledná místa

Všem zmíněným příčinám však lze vhodným způsobem předejít a potencionálně i zabránit možným nehodám, které daným způsobem vznikají. Co se týká příčiny dopravní nehody, za níž stojí smyk na kluzké vozovce, je možné jim efektivně předcházet v případě, že řidiči budou odborně proškoleni, jak se v takové situaci správně zachovat a smyk zvládnout. Jedním z možných řešení by bylo zavedení povinného absolvování školy smyků v rámci výcviku autoškoly, který by spočíval v účasti každého řidiče na některém z polygonů v ČR, kde by si směl na vlastní kůži vyzkoušet chování a ovladatelnost vozidla, jestliže se dostane do smyku. Polygony jsou zařízení, která jsou na tyto situace připravená a disponují vhodným zařízením, kde lze uměle vytvořit podmínky, při kterých se riziko smyku zvyšuje – například mokrá vozovka (Janek, 2010).

Častým viníkem dopravních nehod je i požití alkoholu řidičem či jiným účastníkem silničního provozu. Někdy je na požívání alkoholu účastníky silničního provozu pohlíženo poněkud jednostranně. Nelze jednoznačně konstatovat, že zdraví a životy ostatních mají na svědomí pouze řidiči motorových vozidel, kteří požijí alkohol před jízdou. Zvýšené nebezpečí totiž také představují i opilí chodci, kteří se pohybují po pozemních komunikacích a jejichž chování a styl chůze nelze předvídat. Pro zvýšení bezpečnosti na pozemních komunikacích je tedy velice důležité, aby účastníci silničního provozu se na silnicích nepohybovali pod vlivem alkoholu a jiných omamných látek (Nešpor, K., Fischerová, D., Csémy, L., Pernicová, H, 1994).

Zodpovědnost, opatrnost a ohleduplnost všech účastníků silničního provozu může zachránit ne jeden lidský život.

ZÁVĚR

Záměrem mé bakalářské práce je nastínit, co vše obnáší zajištění bezpečnosti na pozemních komunikacích, a úloha jednotlivých složek, které se na zajištění bezpečnosti přímo podílí. Práce uvedla hlavní oblasti zajištění bezpečnosti, v nichž se angažují nejvyšší správní orgány v České republice. Rozumí se tím nastavení platných legislativních norem, které mají upravovat a zvyšovat míru bezpečnosti na pozemních komunikacích. Těmto normám jsem v práci věnovala samostatnou kapitolu, v níž jsem se snažila literu daných zákonů čtenáři detailněji přiblížit a konkretizovat některá jejich jednotlivá ustanovení. Blíže jsem se zabírala zákony o pozemních komunikacích, o silničním provozu a o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, jejichž existence má z mého pohledu největší význam na zajištění bezpečnosti na pozemních komunikacích.

Práce se rovněž pokouší vymezit činnost organizací a institucí, které se podílí na preventivních opatřeních a dopravní výchově dětí i dospělých účastníků silničního provozu. Snaží se vystihnout a popsat hlavní nástroje, jimiž se snaží stanoveného cíle dosáhnout. Zároveň klade důraz na neopomenutelný význam prevence v oblasti silničního provozu a zajištění bezpečnosti na pozemních komunikacích vůbec, neboť člověk se musí pravidlům silničního provozu učit takřka po celý život. A pokud mu jsou již od dětství vštípovány hlavní zásady bezpečného a ohleduplného chování na pozemních komunikacích, je jistě tato činnost v mnoha ohledech prospěšná. Prevenční činnost se může podílet na utváření hodnotového žebříčku dětí a mladistvých, což ve výsledku může přispět k jejich obezřetnému a ohleduplnému jednání v situacích, až budou oni sami řidiči či se jiným způsobem podílet na provozu na pozemních komunikacích.

Další důležitou roli v zajištění bezpečnosti na pozemních komunikacích sehrávají organizace, které spravují technický stav pozemních komunikací a zabezpečují optimální sjízdnost komunikací za všech klimatických podmínek. Tyto organizace a jejich činnost se rovněž bakalářská práce snaží vymezit. Následně pak uvádí prostředky, které jsou či byly k údržbě pozemních komunikací využívány.

Tato bakalářská práce neopomíjí ani náhled do historie bezpečnosti na pozemních komunikacích. Právě v minulosti byly položeny nejen základy silničního provozu ale i bezpečnostní zásady, na nichž byl v průběhu mnoha desetiletí postupně budován systém silničních pravidel, a to až do podoby, jakou známe dnes. Zmiňuje tedy první pravidla, která v minulosti upravovala silniční provoz a kterými byli povinni se řídit účastníci silničního provozu v dobách minulých.

Zvláštní význam pak má kapitola, která se zabývá dopravní nehodovostí v České republice. Uvádí hlavní příčiny nehod a apeluje na řidiče a ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, aby se na cestách chovali opatrně a obezřetně. Vždy je třeba mít na mysli, že na silnicích nejsme sami a svým bezohledným a zkratkovitým jednáním, denně ohrožujeme zdraví a životy mnoha jiných účastníků silničního provozu. Ačkoli si to snad v danou chvíli neuvědomujeme, naše agresivní chování může mít pro nás samotné ale i pro ostatní účastníky provozu fatální důsledky.

Statistiky uvádí, že za převážnou většinou dopravních nehod stojí selhání lidského faktoru. Logicky tím lze odvodit, že zavedení sebelepšího zákona nesníží počet nehod na silnicích. Vždy se najdou tací, kteří stanovená pravidla budou z různých důvodů porušovat. Jako nejvhodnější řešení by se nabízelo, aby si každý z účastníků silničního provozu sáhl do svědomí a v klidu se zamyslel nad tím, co je v pro něj skutečně důležité a co má v jeho životě prvořadý význam.

Domnívat se, že máme své vozidlo plně pod kontrolou a že nemůžeme svým jednáním nikoho ohrozit na životě, je zcela zcestné. Nikdo z nás totiž není obdařen schopností nahlédnout do budoucna. Nicméně každý z nás je obdařen schopností přemýšlet, uvažovat a činit svá rozhodnutí, za která také nese zodpovědnost.

Život je ta nejvyšší cena, kterou můžeme nejen na pozemních komunikacích zaplatit za bezohlednost naši i druhých. Toto by si měl každý účastník silničního provozu uvědomit. Snad pro každého je lidský život tou nejvyšší prioritou v osobním žebříčku hodnot. Bohužel ne vždy tato skutečnost odpovídá jejich chování na pozemních komunikacích.

RESUME

Tato bakalářská práce se zaměřuje na zajištění bezpečnosti na pozemních komunikacích. Zohledňuje přitom i nezastupitelnou úlohu ústředních orgánů státní správy, zejména Ministerstva vnitra, obrany a dopravy. Dále nastiňuje význam bezpečnostních sborů v oblasti bezpečnosti na pozemních komunikacích a stručně odkazuje na jejich organizační struktury. Konkretizována je i činnost dalších složek, které se podílí na zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu.

Práce si klade za cíl vymezení základních zásad vedoucích k zajištění bezpečnosti na pozemních komunikacích a zároveň tedy specifikuje význam ustanovení některých legislativních opatření, která jsou v současnosti pro bezpečnost provozu těmi nejzásadnějšími. Rovněž odkazuje na některé novely uvedených zákonů.

Závěr této bakalářské práce je věnován statistikám nehodovosti, potažmo příčinám nehod a rovněž zmiňuje evropské projekty, které by měly sloužit ke snížení počtu nehod na evropských silnicích.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- **Knižní publikace**

BARTÁK, M., a kolektiv, Autoškola 2017, Praha: Nakladatelství PLOT, 2016, 323 s. ISBN: 978 – 80 – 7428 – 300 – 0.

BARTONÍČKOVÁ, K., a kolektiv, Občanský a společenskovědní základ, Brno: Computer Press, a. s., 2011, 272 s. ISBN: 978 – 80 – 251 – 2631 – 8.

ČÍRTKOVÁ, L., Policejní psychologie, Praha: Portál, s. r. o., 2000, 3. vyd. ,256 s. ISBN: 80 – 7178 – 475 – 3.

JANEK, D., Umění řídit – škola sportovní jízdy, Brno: Computer Press, a. s., 2010, 144 s. ISBN: 978 – 80 – 251 – 2754 – 4.

MACEK, P., UHLÍŘ, L., Dějiny policie a četnictva IV., Praha: Vydavatelství POLICE HISTORY, 2011, 291 s. ISBN: 978 – 80 – 866477 – 55 – 8.

MATES, P., ŠKODA, J., VAVERA, F., Veřejné sbory, Praha: Wolters Kluver ČR, a.s., 2011, 363s. ISBN: 978 – 80 – 7357 – 572 – 4.

NEŠPOR, K., FISCHEROVÁ, D., CSÉMY, L., PERNICOVÁ, H.: Příručka pro 3. tisíciletí, BESIP: Praha, 1994, s. 54. ISBN: 80 – 8765 – 098 – 4.

NICKEL, W. R., Structure and Elements of Future Traffic Safety Work in Europe, In ŠUCHA, M., a kolektiv, Dopravní psychologie v praxi, Praha: Grada Publishing, a. s., 2013, 216 s. ISBN: 978 – 80 – 4113 – 0.

RYBA, J., K historii silniční dopravy na území České republiky, Praha: Institut Jana Pernera, 2004, 182 s. ISBN: 80 – 8653 – 014 – 0.

ŠUCHA, M., a kolektiv, Dopravní psychologie v praxi, Praha: Grada Publishing, a. s., 2013, 216 s. ISBN: 978 – 80 – 4113 – 0.

TOMANCOVÁ, J., a kolektiv, Základy práva (nejen) pro školy, Boskovice: Nakladatelství ALBERT, 2010, 305 s. ISBN: 978 – 80 – 7326 – 183 – 2.

VARVAŘOVSKÝ, P., Základy práva – O právu, státě a moci, Praha: ASPI Publishing, 2004, s. 396. ISBN: 80 – 7357 – 038 – 6.

WEIGEL, O., Autoškola – pravidla, značky, testy, Brno: Computer Press, a. s., 2009, 300 s. ISBN: 978 – 80 – 251 – 2494 – 9.

- **Právní předpisy**

Zákon č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky in Dokumenty ke studiu ústavního práva, Plzeň: Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o, 2010, 537s. ISBN: 978 – 80 – 7380 – 267 – 7.

Zákon č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky in ÚZ č. 1005 – Ústava ČR, Listina základních práv a svobod, Parlament, Ústavní soud, ombudsman, ministerstva, Ostrava – Hrabůvka: Nakladatelství Sagit, a. s., 2014, 256 s. ISBN: 978 – 80 – 7488 – 031 – 5.

Zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky in Edice kapesních zákonů, Praha: ARMEX PUBLISHING s. r. o., 2015, 87 s. ISBN: 978 – 80 – 87451 – 35 – 9.

Zákon č. 500/2004 Sb., Správní řád in ÚZ č. 1147: Správní řád, Soudní řád správní, Přestupky, Ostrava – Hrabůvka: Nakladatelství Sagit, a. s., 2016, 160 s. ISBN: 978 – 80 – 7488 – 178 – 7.

Zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii in Edice kapesních zákonů, Praha: ARMEX PUBLISHING s. r. o., 2016, 94 s. ISBN: 978 – 80 – 87451 – 42 – 7.

- **Internetové zdroje**

- **Odborné články**

BERAN, T., Dálniční známka - platnost, cena a zpoplatněné úseky silnic a dálnic. In: Autoweb.cz [online], 5. 11. 2014, [cit. 31. 1. 2017]. Dostupné z URL: <http://www.autoweb.cz/dalnicni-znamky/> .

DVOŘÁK, F., Konec zelených nálepek na registrační značce. V Česku opět s problémy. In: Auto.idnes.cz [online], 8. 1. 2015, [cit. 16. 3. 2017]. Dostupné z URL: http://auto.idnes.cz/registracni-znacky-emisni-znamka-dqb-/auto_ojetiny.aspx?c=A150108_131040_auto_ojetiny_fdv .

KROUPA, J., Výroční zpráva ŘSD za rok 2015. In: Ředitelství silnic a dálnic [online], [cit. 28. 2. 2017]. Dostupné z URL: https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/ad8a778a-6243-4a9d-b307-be9aac289cc1/vyrocní_zprava_2015_web.pdf?MOD=AJPERES .

LÁNÍK, O., Kryštof – celostátní akce Policie ČR. In: Auto.cz [online], 3. 10. 2003, [cit. 17. 3. 2017]. Dostupné z URL: <http://www.auto.cz/krystof-celostatni-akce-policie-cr-17511> .

LÁNÍK, J., Ministerstvo obrany 1918-1989. In: Ministerstvo obrany ČR [online], [cit. 28. 2. 2017]. Dostupné z URL: <http://www.mocr.army.cz/ministr-a-ministerstvo/historie/ministerstvo-obrany-1918-1989-5316/> .

SPURNÝ, M., Vývoj četnictva na Moravě od r. 1915 do r. 1938 ve schematismech – Československé četnictvo. In: Policie ČR [online], [cit. 26. 2. 2017]. Dostupné z URL: <http://www.policie.cz/clanek/historie-cetnictva-a-policie-historie-cetnictva-a-policie.aspx?q=Y2hudW09MQ%3d%3d> .

SUCHOPÁROVÁ, L., Historie pravidel silničního provozu v ČR sahá až do 18. století. In: eLogistika.info [online], 2. 7. 2015, [cit. 5. 1. 2017]. Dostupné z URL: <http://www.elogistika.info/historie-pravidel-silnicniho-provozu-v-cr-saha-az-do-18-stoleti/> .

- **Internetové stránky**

Auto.cz. © Copyright CZECH NEWS CENTER a. s., a dodavatelé obsahu, 2017, [online], [cit. 15. 3. 2017]. Dostupné z URL: <http://www.auto.cz/povinne-reflexni-prvky-chodcu-lepsi-neco-nez-nic-ale-s-rozumem-92887> .

Bodový systém online. © NETservis s.r.o., 2017, [online], [cit. 17. 3. 2017]. Dostupné z URL: <http://www.bodovysystem.cz/Jak-zjistim-kolik-mam-bodu/> .

Besip: Rada vlády pro bezpečnost silničního provozu [online], Besip 2012, [cit. 12. 1. 2017]. Dostupné z URL: <http://www.ibesip.cz/cz/rada-vlady> .

Besip: Statut rady vlády pro bezpečnost silničního provozu [online], Besip 2012, [cit. 12. 1. 2017]. Dostupné z URL: <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/rada/statut.pdf> .

Centrum služeb pro silniční dopravu, s. p. o., © Copyright, 2014 [online], [cit. 1. 2. 2017]. Dostupné z URL: <http://www.cspsd.cz/> .

iBesip.cz. © Copyright, 2012. [online], [cit. 3. 2. 2017]. Dostupné z URL: <http://www.ibesip.cz/> .

iDnes. CZ. © Copyright, 1999 – 2017 MAFRA, a. s., a dodavatelé Profimedia, Reuters, ČTK, AP. [online], [cit. 14. 3. 2017]. Dostupné z URL: http://hradec.idnes.cz/zabrany-proti-snehu-od-silnic-vymizely-fcp-hradec-zpravy.aspx?c=A170105_130441_hradec-zpravy_the .

Krajská správa a údržba silnic Vysočiny. WEBHOUSE, s. r. o., [online], [cit. 15. 3. 2017]. Dostupné z URL: http://www.ksusv.cz/vismo/zobraz_dok.asp?id_ktg=1038&ud=2&p1=1056 .

Magazín Autotrip.cz: Nejčastější pokuty za dopravní přestupky. [online], 22. 9. 2016, [cit. 25. 3. 2017]. Dostupné z URL: <http://autotrip.cz/nejcastejsi-pokuty-za-dopravni-prestupky-prehled/> .

Ministerstvo dopravy ČR. © Copyright, 2017 [online], [cit. 21. 2. 2017]. Dostupné z URL: <http://www.mdcz.cz/> .

Ministerstvo obrany ČR. © Copyright, 2017 [online], [cit. 20. 2. 2017]. Dostupné z URL: <http://www.army.cz/> .

Ministerstvo vnitra ČR. © Copyright, 2017 [online], [cit. 21. 2. 2017]. Dostupné z URL: <http://www.mvcr.cz/> .

Policie České republiky. © Policie ČR, 2017 [online], [cit. 13. 2. 2017]. Dostupné z URL: <http://www.policie.cz/> .

Policie ČR: Československé četnictvo [online], Policie ČR: 2017 [cit. 28. 2. 2017]. Dostupné z URL: <http://www.policie.cz/clanek/historie-cetnictva-a-policie-historie-cetnictva-a-policie.aspx?q=Y2hudW09MTQ%3d> .

Policie ČR: Ředitelství služby dopravní policie [online], Policie ČR, 2017, [cit. 1. 3. 2017]. Dostupné z URL: <http://www.policie.cz/clanek/reditelstvi-sluzby-dopravni-policie-o-nas-reditelstvi-sluzby-dopravni-policie.aspx> .

Ředitelství silnic a dálnic: Organizace ŘSD [online], Ředitelství silnic a dálnic, 2015 [cit. 13. 3. 2017]. Dostupné z URL: <https://www.rsd.cz/wps/portal/web/rsd/Reditelstvi-silnic-a-dalnic> .

Ředitelství silnic a dálnic: Zřizovací listina ŘSD [online], Ředitelství silnic a dálnic, 2015 [cit. 14. 3. 2017]. Dostupné z URL: <https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/eec05db2-953b-4c3a-8907-a0785229bab3/Zrizovaci+listina+ve+zneni+dodatku+c.+11.pdf?MOD=AJPERES> .

Zákony pro lidi.cz: Zákon č. 300/2013 Sb., o Vojenské policii, [online], AION CS a. s., 2010 – 2017, [cit. 1. 2. 2017]. Dostupné z URL: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2013-300> .

Zákony pro lidi.cz: Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, [online], AION CS a. s., 2010 – 2017, [cit. 18. 1. 2017]. Dostupné z URL: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-13> .

SEZNAM ZKRATEK UŽITÝCH V PRÁCI

ABS	= protiblokovací systém
CSPSD	= Centrum služeb pro silniční dopravu
ČR	= Česká republika
DS	= Dopravní služba
ESP	= Elektronický stabilizační program
EU	= Evropská unie
KSÚS	= Krajská správa a údržba silnic
MDČR	= Ministerstvo dopravy České republiky
MOČR	= Ministerstvo obrany České republiky
MVČR	= Ministerstvo vnitra České republiky
PČR	= Policie České republiky
ŘP	= Řidičský průkaz
ŘSD	= Ředitelství silnic a dálnic
ŘSDP	= Ředitelství služby dálniční policie
SDP	= Služba dálniční policie
SNB	= Sbor národní bezpečnosti
STK	= Stanice technické kontroly
SÚS	= Správa a údržba silnic
VB	= Veřejná bezpečnost

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 – Přehled jednání porušující vybrané povinnosti a bodový postih⁸¹

Porušení předpisů o provozu na pozemních komunikacích	Počet bodů
Řízení vozidla bezprostředně po požití alkoholického nápoje, nebo řízení vozidla bezprostředně po užití jiné návykové látky	7
Odmítnutí řidiče podrobit se vyšetření ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem nebo jinou omamnou látkou	7
Způsobení dopravní nehody porušením povinnosti řidiče, při které došlo k usmrcení nebo těžké újmě na zdraví jiné osoby	7
Neprodlené nezastavení vozidla účastníka dopravní nehody nebo nedovolené opuštění místa dopravní nehody nebo nevrácení se na místo po poskytnutí nebo přivolání pomoci	7
Při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla otáčení se nebo jízda v protisměru nebo couvání v místě, kde to není dovoleno	7
Vjíždění na železniční přejezd v případech, ve kterých je to zakázáno	7
Neposkytnutí první pomoci a přivolání záchranných složek účastníkem silničního provozu, který není účastníkem dopravní nehody při nehodě s evidentním poškozením zdraví	7
Předjíždění vozidla v případech, ve kterých je to zákonem zakázáno	7
Řízení motorového vozidla řidičem, kterému byl zadržen řidičský průkaz	7
Řízení vozidla, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu	5
Překročení nejvyšší dovolené rychlosti o více jak 40 km/h a více v obci nebo o 50 km/h a více mimo obec	5
Nezastavení vozidla na signál či pokyn příslušné osoby, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo	5
Ohrožení jiného řidiče při předjíždění s vozidlem z jednoho jízdního pruhu do druhého	5
Ohrožení chodce přecházejícího pozemní komunikaci při odbočování s vozidlem na místo ležící mimo pozemní komunikaci, při vjíždění na pozemní komunikaci nebo otáčení a couvání	5
Při řízení ohrožení chodce na přechodu a neumožnění nerušeného a bezpečného přejití vozovky	4
Nedání přednosti v jízdě v případech, ve kterých je řidič povinen dát přednost v jízdě	4
Překročení maximální doby řízení vozidla nebo nedodržení minimální doby odpočinku o 20% a více nebo nedodržení bezpečnostní přestávky o 33% a více	4
Řízení motorového vozidla bez držení příslušné skupiny nebo podskupiny řidičského oprávnění	4
Porušení povinnosti použít dětskou autosedačku nebo bezpečnostní pás při přepravě dětí	4
Překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 20 km/h a více v obci nebo o 30 km/h a více mimo obec	3
Nezastavení vozidla před přechodem pro chodce v případech, kdy je řidič povinen tak učinit	3
Řízení motorového vozidla bez držení platného osvědčení profesní způsobilosti řidiče	3
Porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	3
Neoznačení překážky provozu na pozemních komunikacích, kterou řidič způsobil	2
Překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 5 km/h a méně než 20 km/h v obci nebo o více než 10 km/h a méně než 30 km/h mimo obec	2
Držení telefonního přístroje nebo jiného hovorového nebo záznamového zařízení v ruce při řízení vozidla	2

⁸¹ Přehled jednání porušující vybrané povinnosti a bodový postih. Příloha k zákonu č. 361/2000 Sb. In: BARTÁK, M., a kolektiv, Autoškola 2017, Praha: Nakladatelství PLOT, 2016, str. 84 – 85.

Příloha č. 2 – Povinné vybavení lékárníčky⁸²

Zdravotnický materiál	Množství jednotlivých položek dle typu automobilu			
	Motocykl	Osobní automobil	Nákladní automobil	Automobil pro hromadnou přepravu osob
Obvaz hotový s 1 polštářkem	1	3	5	10
Obvaz hotový se 2 polštářky	1	3	5	10
Šátek trojcípý z netkaného textilu	1	2	3	6
Náplast hladká na cívce 2,5 cm x 5 m	–	1	2	4
Náplast s polštářkem 8 cm x 4 cm	3	6	12	18
Obinadlo škrťící pryžové 6 x 125 cm	1	1	3	5
Rouška plastová 20 cm x 20 cm	–	1	2	4
Rukavice pryžové (latexové) chirurgické v obalu	1	1	2	4
Isotermická folie 200 x 140 cm	–	1	1	1
Nůžky	–	1	1	1

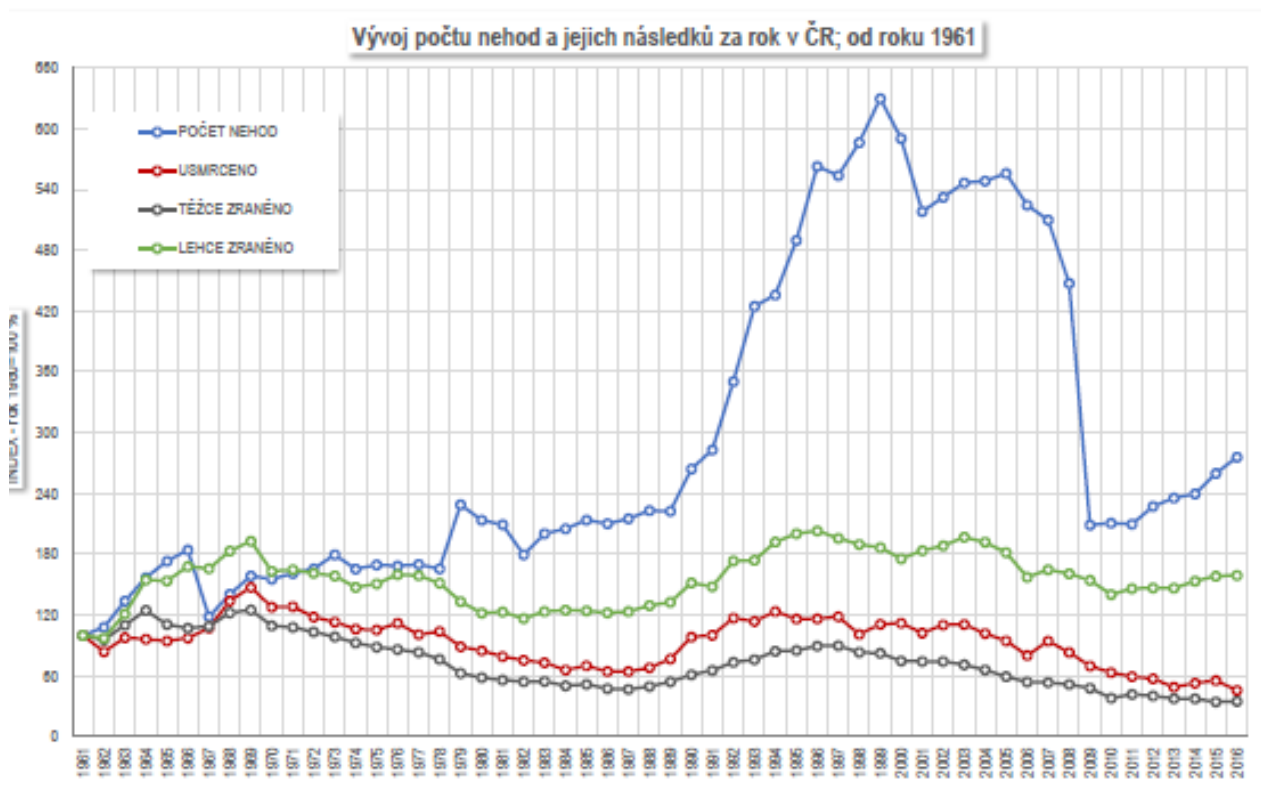
⁸² Povinné vybavení lékárníčky In: BARTÁK, M., a kolektiv, Autoškola 2017, Praha: Nakladatelství PLOT, 2016, str. 182.

Příloha č. 3 – Přehled vybraných přestupků a výše pokuty za jejich spáchání⁸³

Přestupek	Bloková pokuta	Pokuta ve správním řízení
pokuta za rychlost v obci o méně než 20 km/h	Max. 1000 Kč	1 500 Kč – 2 500 Kč
pokuta za rychlost mimo obec o více než 30 km/h, ale méně než 50 km/h	Max. 2 500 Kč	2 500 Kč – 5 000 Kč
pokuta za pásy	Max. 2 000 Kč	1500 Kč – 2500 Kč
pokuta za telefonování	Max. 1000 Kč	1500 Kč – 2500 Kč
pokuta za projetí na červenou	Max. 2 500 Kč	2 500 Kč – 5 000 Kč
pokuta za projetí na červenou	Max. 2 500 Kč	2 500 Kč – 5 000 Kč
pokuta za propadlý řidičský průkaz	Max. 5 000 Kč	Max. 10 000 Kč
pokuta za nezaplacené povinné ručení	–	5 000 Kč – 40 000 Kč
pokuta za zákaz vjezdu	Max. 2 000 Kč	1 500 Kč – 2 500 Kč
pokuta za dálniční známku	Max. 5 000 Kč	Max. 100 000 Kč
pokuta za prasklé čelní sklo	–	5 000 Kč – 10 000 Kč
pokuta za propadlou technickou	–	5 000 Kč – 10 000 Kč
pokuta za alkohol za volantem (do 0,3 promile)	–	2 500 Kč – 20 000 Kč
pokuta za alkohol za volantem (nad 0,3 promile)	–	25 000 Kč – 50 000 Kč

⁸³ Přehled vybraných přestupků a výše pokuty za jejich spáchání. In: Magazín atotrip.cz, [online], 22. 9. 2016, [cit. 25. 3. 2017]. Dostupné z URL: <http://autotrip.cz/nejcastejsi-pokuty-za-dopravni-prestupky-prehled/>.

Příloha č. 4 – Vývoj počtu nehod a jejich následků za rok v ČR; od roku 1961⁸⁴



84 Vývoj počtu nehod a jejich následků za rok v ČR; od roku 1961 In: Policie České republiky. © Policie ČR, 2017 [online], [cit. 25. 3. 2017]. Dostupné z URL: <http://www.policie.cz/clanek/statistika-nehodovosti-900835.aspx?q=Y2hudW09Mg%3d%3d>.