



Kterak choditi či jezdití...

Na počátku 19. století byl na silnicích a ulicích poklidný a řídký provoz, který nepotřeboval žádné přísné regule. Až v polovině století, kdy provoz začal stoupat, se objevují dokumenty obsahující nařízení a opatření k organizaci a řízení dopravy, které se dále vyvíjely a postupně dospěly k dnešním předpisům.

Jejich obsah pochopitelně vždy odpovídal historickému období, tehdejší dopravní úrovni, postupně sledoval rozvoj dopravy a vývoj technických zařízení. Péče o bezpečnou a snadnou jízdu byla zahrnuta i v historickém chápání pojmu „silniční policie“. Jako každá jiná oblast policejní práce sledovala i ona snahu zabránit „poruchám chráněných statků“. Nepatřila sem však činnost vytvářející předpoklady pro silniční dopravu, kupříkladu stavbu silnic a jejich udržování.

Na našem území bylo zřejmě jako první vydáno dne 19. ledna 1759 nařízení, které stanovilo zásady pro jízdu a chůzi přes pražský (nynější Karlův) most.

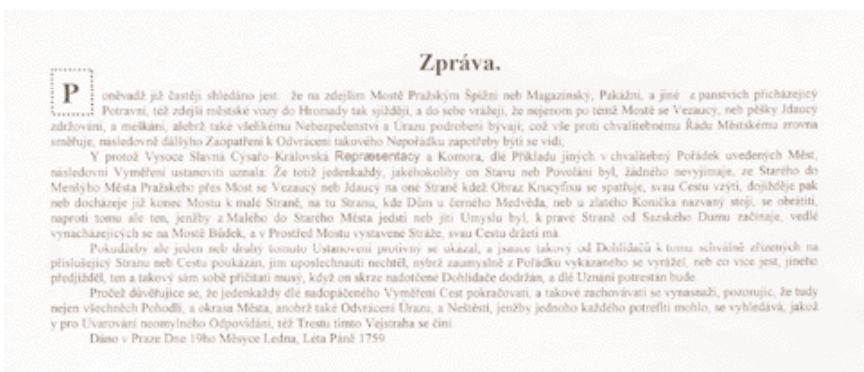
Počátky právní úpravy

Jedním z prvních základních legislativních opatření v oblasti dopravy byla vyhláška českého místodržitelství č. 77 z roku 1759, zabývající se připuštěním silničního parovozu k jízdě na silnicích, způsobem jeho provozu a předepsanými doplňky (komín s lapačem jisker, píšťala apod.). Vyhláška, kterou byl 9. 7. 1886 vyhlášen prozatímní řád silniční policie, pojednávala o poškození silnic a silničních

objektů, o způsobech jízdy povozů, o používání brzd, o zatížení a úpravě nákladů, o šířce obručí kol nákladních povozů a o zákazu rychlé jízdy například na mostech. Předpis byl zrušen až v roce 1914. Ministerské nařízení říšského zákona č. 108 z roku 1891 pojednávalo o průkazu způsobilosti k obsluze parních kotlů



Doporučení, jak se pohybovati po Karlově mostě, bylo vydáno v roce 1759



Starický přepis „zprávy“ o chování na Karlově mostě



Václavské náměstí a jeho dopravní provoz v roce 1900

a řízení lokomotiv a vztahovalo se i na řízení automobilů. Výnos místodržitelství č. 31778 se vyjadřoval k postavení prvních výstražných návěstí pro cyklisty s nápisem *Cyklisté pozor!*; jízdou na velocipédech se zabývala vyhláška z roku 1898.

Často se směšovaly předpisy práva silničního a silniční policie. Zavedením nových dopravních prostředků – jízdních kol a zejména motorových vozidel – vznikala potřeba speciálních dopravně policejních úprav. Snahou bylo komplexně upravit všechny právní otázky vážící se k novému dopravnímu prostředku. Jelikož se u nás uplatňovala myšlenka partikulárního práva a silniční řády pocházely z doby zemského zákonodárství, bylo jich hned několik: český, moravský a slezský, přičemž rozdělení působnosti mezi stát a země mělo za následek ještě duplicitu všech těchto řádů. Zvláštní řády byly pro silnice státní a nestátní (jen slezský platil subsidiárně i pro silnice státní). K těmto pěti řádům silniční policie přistupovaly ještě lokální úpravy – například *Uliční a jízdní řád pro hlavní město Prahu*. Ve třicátých letech 20. století byl jako obecná norma připravován nový jednotný řád silniční policie, nikdy však nerealizovaný. Měl spolu s naším moderním, evropským průměrem přesahujícím automobilovým právem jako speciální normou vytvořit celkovou úpravu silniční policie, přičemž úloha lokálního práva měla být značně omezena.

Pro další vývoj ve 20. století je velice podstatné, že již v říjnu 1909 se uskutečnila v Paříži mezinárodní konference, jejímž výsledkem byla Mezinárodní smlouva o jízdě automobily. Jako jeden z prvních států podepsalo tuto smlouvu tehdejší Rakousko-Uhersko. Na zadní straně automobilů se potom vedle státní poznávací značky objevila nová oválná značka s písmenem A (Austria). Tato v podstatě kosmetická úprava nebyla samozřejmě jediným řešeným problémem smlouvy. Jejím dalším bodem bylo stanovení okolnosti připuštění automobilů k provozu na veřejných cestách, nařízení o zkouškách vozů, o řízení vozidel, vlastnostech řidiče, mezinárodních průkazech, označení vozu a o varovných zařízeních. Stanovila také formu prvních silničních značek, jako je křižovatka, zatáčka, železniční přejezd nebo rigol. Již tehdy byl základním tvarem rovnostranný trojúhelník, přičemž barva byla na celé ploše modrá, s bílými symboly, které se v mírně pozměněné formě zachovaly dodnes.

Tuto mezinárodní smlouvu ratifikovalo Rakousko-Uhersko v roce 1910. Na jejím podkladě byly vydány předpisy pro provoz automobilů a motocyklů. Toto *bezpečnostní ustanovení policejní pro jízdu jízdních silostrojů* (automobilů, motorových vlaků a motorových kol) platilo až do roku 1918. V roce 1913 vydalo ministerstvo veřejných prací ještě výnos o jednotném ozna-



Poměrně rušná křižovatka u Reprezačního domu v Praze v roce 1910

čení všech veřejných silnic tabulkami signalizujícími překážky (Stůj, silnice uzavřena a Pozor – auto 10 km).

Předpisy na našem území sjednocoval *Řád policie silniční pro Království České* z roku 1914. V té době už totiž nevyhovovala první úprava z roku 1866, jejíž právní a materiální znění bylo předstiženo rozvojem dopravy. Byly sjednoceny některé předpisy, třeba jízda vlevo, vyhýbání vlevo a předjíždění vpravo, bylo v něm ustanovení o ochraně silnic a dopravy, o jízdě velocipedy a silostrojů (auta, motocykly, nákladní automobily a autobusy). Řád platil pro všechny veřejné komunikace, a tím byla smazána formální rozdílnost charakteru silnic.

V závěru byly zakotveny předpisy o výkonu silniční policie, jejímž posláním bylo odstraňovat všechny překážky *proti bezpečnosti a lehkosti dopravy*. Charakter této normy byl velice moderní, protože obsahoval jak ustanovení na ochranu veřejných silnic, tak ustanovení na úpravu a ochranu dopravy.

Československá republika se k této smlouvě připojila v roce 1921. O dva roky později byly vydány zásady pro orientační označení silnic. Po dalších pěti letech převzal Autoklub Republiky československé závazek označovat státní silnice a opatřovat je výstražnými značkami. Náš stát v této oblasti i nadále akcep-



V rámci organizace dopravy bylo třeba, aby automobily parkovaly ve vymezeném prostoru. V tomto případě mezi Můstkem a Muzeem (rok 1932)



Také nastupování do tramvají bylo třeba se naučit



Člověče, uč se chodit! – tak zní titulky k článku o správném chování chodců a cestujících otištěný ve Světozoru v roce 1931. Jeden z nejstarších strážníků v Praze tehdy vyřešil problém moderní dopravy větou: „Je moc gaunerů za volantem. Ale ještě více je lidí, kteří nechodí, anobrž se motají...“ Pražská policie proto uspořádala opakovací kurz chůze pro dospělé

toval mezinárodní úmluvy, přenášel jejich obsah do zákonů, nařízení a vyhlášek, ať se týkaly jízdy motorovými vozidly, bezpečnosti silničního provozu či směru dopravy na veřejných silnicích a cestách.

Po druhé mezinárodní úmluvě, která byla sepsána dne 24. dubna 1926 v Paříži, kde bylo Československo smluvní stranou, byl k jejímu provedení vydán 16. července 1931 zákon č. 124 Sb. z. a n. a vládní nařízení č. 107 Sb. z. a n. ze dne 30. 6. 1932. V roce 1938 byl přijat další zákon (č. 82), o dopravních značkách, jehož prováděcí vládní nařízení stanovilo značení podle

mezinárodních dohod. Druhá světová válka však přerušila jeho uplatnění.

Vládní nařízení č. 242/1939 o chování v silniční dopravě, zkráceně *Dopravní řád silniční*, stanovilo předpisy a značky pro určování přednosti vozidel a platilo později i po roce 1945.

Okamžitě po nacistické okupaci byla od 26. 3. 1939 zavedena jízda vpravo všech vozidel. Vedle převzetí říšských dopravně policejních předpisů, tedy silničního řádu, došlo i k převzetí říšských předpisů o jízdě motorovými a jinými silničními vozidly. Převzetí byla provedena vládním nařízením č. 24/1939 Sb., o jízdě motorovými vozidly a vládním nařízením č. 243/1939 Sb., o připuštění osob a vozidel k dopravě na silnicích.

Vlastní jízda motorovými vozidly byla u nás upravena také řadou předpisů. V zemích České a Moravskoslezské to byl zákon č. 162/1908 ř. z. o odpovědnosti za škody z provozovatelů jízdních silostrojů z 9. srpna 1908, ministerské nařízení č. 221/1908 ř. z. ze dne 26. 10. 1908 a ministerské nařízení č. 238/1918 ř. z. ze dne 30. 6. 1918 o jízdních silostrojích s malou rychlostí. Dne 23. října 1908 bylo vydáno ministerské nařízení č. 220 ř. z. o provedení úrazového pojištění podniků a dne 18. října 1927 bylo pak vydáno vládní nařízení č. 156 Sb. z. a n. o rozsahu ručení pojištěnců za škody z provozu motorových vozidel. Zákon č. 81/1935 Sb. z. a n. ze dne 26. 4. 1935 o jízdě motorovými vozidly platil pro jízdu motorovými vozidly vůbec, tedy všude tam, kde mohla být bezpečnost osob a majetku ohrožena, a to nejen na veřejných silnicích a cestách.