

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Provozně ekonomická fakulta

Katedra práva



BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**PRÁVNÍ REGULACE PŘEPRAVY OSOB Z HLEDISKA
BEZPEČNOSTI**

Autor bakalářské práce:

Pavel HOUDEK

Vedoucí bakalářské práce:

JUDr. Viktor JANSA, CSc.

© 2011 ČZU v Praze

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Pavel Houdek

obor Veřejná správa a regionální rozvoj - Klatovy

Vedoucí katedry Vám ve smyslu Studijního a zkušebního řádu ČZU v Praze čl. 16 určuje tuto bakalářskou práci.

Název práce: **Právní regulace přepravy osob z hlediska bezpečnosti**

Osnova bakalářské práce:

1. Úvod
2. Cíl práce a metodika
3. Historie a současnost přepravy osob
4. Úkoly a postavení přepravy osob
5. Právní úprava regulace přepravy osob se zaměřením na bezpečnost provozu
6. Odhad vývoje přepravy osob
7. Závěr
8. Seznam použitých zdrojů
9. Přílohy

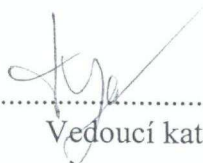
Rozsah hlavní textové části: 30 - 40 stran

Doporučené zdroje:

1. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a předpisy provádějící a související, JUDr. Milan Leitner - Ing. Vladimír Lukášek - JUDr. Zdeněk Kopecký
2. Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích
3. Zákon č. 247/2000 Sb., o získávání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel JUDr. Pavel Bušta, JUDr. Jan Kněžínek
4. Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě
5. Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění vozidla z provozu vozidla - JUDr. Pavel Bušta - PhDr. Vladimír Příkryl
6. Vyhláška č. 277/2004 Sb., o stanovení zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel
7. Nařízení ES č. 561/2006, 3821/1985 a AETR o záznamovém zařízení v silniční dopravě
8. Psychologie v dopravě: učební texty Univerzity Karlovy
9. Smluvní přepravní podmínky, vyhl. č. 175/2000 Sb.

Vedoucí bakalářské práce: **JUDr. Viktor Jansa, CSc.**

Termín odevzdání bakalářské práce: duben 2011


.....
Vedoucí katedry




.....
Děkan

V Praze dne: 19. 2. 2010

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval samostatně s použitím pramenů a literatury uvedené v bibliografii.

Prohlašuji, že odevzdaná elektronická verze BP je identická s její tištěnou podobou.

V Horažďovicích dne 18.3. 2011

Poděkování

Na tomto místě bych chtěl zejména poděkovat svému vedoucímu bakalářské práce JUDr. Viktoru Jansovi, CSc. za jeho podporu a mnoho cenných rad při vedení bakalářské práce a také čas, který mi věnoval.

Právní regulace přepravy osob z hlediska bezpečnosti

Legal regulation of the passenger transport from the point of view of the safety

SOUHRN

Tato bakalářská práce obsahuje rozbor stávající právní úpravy vztahující se k silniční přepravě osob z hlediska bezpečnosti v návaznosti na nastínění historického vývoje. Dále popisuje současný stav a úlohu přepravy osob, definuje základní a související pojmy silniční osobní dopravy. V neposlední řadě Vás seznámí s orgány a institucemi působícími v této oblasti, uvede do aktuální situace v mezinárodní dopravní politice a do dopravní politiky ČR. V páté kapitole je uveden výsledek bakalářské práce, jímž je analýza těch nejdůležitějších faktorů, jež ovlivňují bezpečnost silničního provozu a přepravu osob po silnicích.

SUMMARY

This bachelor work deals with the analysis of the current legislation relating to the road passenger transport from the point of view of the safety, following the outline of historical development. It also describes the current status and the role of the passenger transport, and defines the key and associated terms of the road passenger transport. Finally, it gets you familiar with the authorities and institutions operating in this area, and introduces the current situation in an international transport policy and a transport policy in the CR. The fifth chapter describes the result of the bachelor work, which is the analysis of the most important factors affecting the road safety and the road passenger transport.

KLÍČOVÁ SLOVA

Silniční doprava, bezpečnost silniční dopravy, přeprava osob, dopravní politika

KEY WORDS

Road transport, road transport safety, passenger transport, transport policy

Obsah

1. ÚVOD	8
2. CÍL PRÁCE A METODIKA	10
3. HISTORIE A SOUČASNOST PŘEPRAVY OSOB	10
3.1. Počátky právní úpravy silničního provozu.....	10
3.2. Současnost.....	13
3.3. Dopravní politika	13
3.3.1. Společná dopravní politika.....	13
3.3.2. Společná dopravní politika (SDP) a jednotný vnitřní trh (JVT)	14
3.3.3. Dopravní politika na léta 2005 – 2013	17
3.3.4. GEPARDI – Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury	17
3.3.5. Strategie podpory dopravní obsluhy území.....	18
4. ÚKOLY A POSTAVENÍ PŘEPRAVY OSOB	19
4.1. Vymezení základních pojmů.....	19
4.2. Členění dopravy	24
4.3. Orgány a instituce ČR v oblasti dopravy	27
5. PRÁVNÍ ÚPRAVA REGULACE PŘEPRAVY OSOB SE ZAMĚŘENÍM NA BEZPEČNOST PROVOZU	31
5.1. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu	31
5.2. Dopravní výchova	33
5.3. Bezpečnostní prvky vozidla	34
5.4. Technické podmínky provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích.....	36
6. ODHAD VÝVOJE PŘEPRAVY OSOB	37
7. ZÁVĚR	39
8. SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	39
9. PŘÍLOHY	43

1. Úvod

Tato práce by měla v první řadě poskytnout ucelený přehled problematiky přepravy osob z pohledu zákonných norem ČR a dalších souvisejících předpisů. Ústředním bodem je fenomén motorizace, jako základní prvek rozvoje společnosti. Tím jak člověk působil na přírodu a měnil ji, vytvořil dopravní prostředí. K vytváření tohoto specifického umělého prostředí se předpokládá určitý stupeň vědeckotechnického rozvoje. Podmínky pro vznik silniční dopravy nastaly již na počátku 20. století a to ve vyspělých státech s rozvinutou průmyslovou výrobou. Vynález a následný vývoj spalovacího motoru (Lenoir - konstruktér a vynálezce spalovacího motoru na plyn a později i na benzín - 1860) a tím i nového dopravního prostředku – automobilu, rozsáhlá výstavba a rozšiřování silniční sítě vedla k rozvoji motorizace a tím i silniční dopravy.¹

Doprava v ČR je plnohodnotnou a nedílnou součástí evropského dopravního prostoru a evropské dopravní politiky. Poptávka po přepravě osob neustále roste, proto je nezbytné zajistit dopravní infrastrukturu odpovídající růstu přepravních potřeb. Je více než žádoucí, aby právní a ekonomické podmínky pro poskytování veřejných služeb v dopravě i pro podnikání v dopravě odpovídaly zvýšeným nárokům měnící se situace. „V osobní dopravě se v České republice dělba přepravní práce mezi jednotlivými druhy dopravy vzhledem k zachování možnosti udržitelného rozvoje v odvětví dopravy vyvíjí nepříznivým směrem.“² Proto je zde zapotřebí účinné strategie řízení dopravy. Skrze plánování a realizaci dopravních projektů pomáhá zavádět udržitelnější formy přepravy a směřuje k vyšší rovnováze.

Dle mého názoru snaha o zachování přijatelných životních podmínek by měla vést k rozvoji takových forem dopravy, které jsou k přírodě šetrnější. Významným krokem by byl posun od individuální automobilové přepravy k hromadné osobní dopravě, která přepraví najednou mnohem větší počet cestujících a také spotřeba energetických zdrojů je, na rozdíl od automobilové přepravy, v přepočtu na jednoho cestujícího výrazně nižší. Aby se hromadná osobní doprava stala plnohodnotnou alternativou k individuální automobilové dopravě je třeba zlepšit kvalitu, komfort a spolehlivost nabízených služeb.

¹ PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z., *Dopravně bezpečnostní činnost*, s. 18-19

² cit. Ministerstvo dopravy, *Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013* [online], s. 13

A to se neobejde bez dotací z veřejných rozpočtů. Ministerstvo dopravy tak zajišťuje podporu dálkové veřejné dopravy, z regionálních rozpočtů je financována regionální veřejná doprava a městská veřejná hromadná doprava dotovaná z rozpočtů příslušných měst.

Tato bakalářská práce je rozdělena do devíti kapitol, pro větší přehlednost dělím kapitoly do několika dalších podkapitol. Na začátek Vám nabízím pohled do historie právní úpravy silničního provozu na českém území. Tato kapitola ukazuje, jak se prudký rozvoj motorismu odrazil na nových legislativních opatřeních nutných k zajištění bezpečné dopravy a přepravy osob. Dále se třetí kapitola podrobněji věnuje problematice dopravní politiky, jejímž prostřednictvím stát pečuje o sektor dopravy, a rozebírá některé další strategické dokumenty upravující dopravu v České republice. V následující kapitole se věnuji vymezení základních pojmů z oblasti dopravy, zabývám se základním dělením dopravy a rolí, kterou v současnosti hraje přeprava osob. Seznámím Vás s důležitou správní činností orgánů a institucí pro dopravu. Pátá kapitola s názvem Právní úprava regulace přepravy osob se zaměřením na bezpečnost provozu tvoří stěžejní kapitolu mé bakalářské práce, neboť bezpečnost v dopravě je vážným a aktuálním tématem. Každé ohrožení je nežádoucí, protože je spojeno s nepříznivými důsledky, z nichž k nejvážnějším důsledkům patří zmařené lidské životy, poškození zdraví a značné ekonomické ztráty. Míra bezpečnosti se liší v závislosti na jednotlivých druzích dopravy. V pořadí šesté kapitole nastíním vývoj přepravy osob, a to za pomoci výsledků výzkumu Ministerstva dopravy uváděných v Ročence dopravy 2009. Na závěr se pokusím získané poznatky shrnout.

2. Cíl práce a metodika

Jak je zmíněno již v úvodu, cílem této práce je seznámení s problematikou přepravy osob z pohledu zákonných norem ČR a dalších souvisejících předpisů se zaměřením na její bezpečnostní hledisko. Dílčím cílem práce je podat základní informace týkající se historie a vývoje právní úpravy provozu na pozemních komunikacích v českých zemích. Záměrem je proniknout do současného stavu mezinárodní dopravní politiky, neboť dopravní politika je základní koncepční dokument celého sektoru dopravy. Dalším úkolem je přiblížit orgány a instituce v oblasti dopravy a posledním hlavním cílem je rozbor právní úpravy, týkající se přepravy osob z hlediska bezpečnosti.

Při tvorbě této práce jsem vycházel zejména z platné právní úpravy regulující tuto problematiku, teoretických informací získaných především z internetu a jiné literatury a v neposlední řadě z mých vlastních zkušeností. Všechny použité zdroje uvádím v seznamu literatury.

3. Historie a současnost přepravy osob

3.1. *Počátky právní úpravy silničního provozu*

Od svého počátku až do současné doby prošla doprava značnými proměnami. V polovině 19. století si do té doby bezproblémový provoz na silnicích a ulicích vyžádal první legislativní opatření. Na těchto právních předpisech byly založeny všechny pozdější mezinárodní smlouvy i národní předpisy v oblasti silniční dopravy. Specificky silničním opatřením byla vyhláška českého místodržitelství č. 77 z roku 1875, o připuštění silničních parovozů k jízdě na silnicích, způsobu provozu a o předepsaných opatřeních. Dále Zákoník zemského království českého obsahoval vyhlášku, podle níž se rozdělují silnice na erární a neerární, a současně vyhlásil Prozatímní řád silniční policie pro silnice v Království Českém, který upravuje způsob jízdy povozů, používání brzd, zatížení a úpravě nákladů, o poškozování silnic, šířce obručí kol povozů atd. Trvání tohoto předpisu se datuje do roku 1914. Zvýšení počtu cyklistů na silnicích si vyžádalo roku 1887 výnos českého místodržitelství označený číslem 31778 k postavení prvních výstražných návěstí s nápisem

„Cyklisté pozor!“ a o šest let později vyhlášku, upravující jízdu na velocipédech. Počátek 20. století byl průlomový, co se týče užívání motorových vozidel i k cestám do zahraničí. Bylo nutno sjednotit předpisy i na mezinárodní úrovni. Za tímto účelem se konala 5. - 10. října 1909 v Paříži mezinárodní konference. Jejím výsledkem byla tzv. Pařížská automobilová konvence. Tato Mezinárodní smlouva o jízdě automobily stanovila základní zásady pro řidiče motorových vozidel i pro samotná vozidla, řešila např. okolnosti připuštění automobilů k provozu na veřejných cestách, nařizovala zkoušky vozů, řízení vozidel, vlastnosti řidičů, mezinárodní ŘP, označení vozu, varovná zařízení (houkačky), stanovila 1. mezinárodní silniční značky (křížovatka, zatáčka, železniční přejezd).³

Zvýšený počet vozidel a jeho intenzivní mezinárodní provoz zavedl příčinu konání další konference, opět v Paříži. Mezinárodní úmluvy, které z ní vzešly, jsou známy pod označením Druhá Pařížská úmluva 1926. Hlavní snaha byla ujednotit a stanovit jízdu vpravo, to se ovšem nepodařilo. Československo splnilo tento závazek na základě opatření stálého výboru č. 275/1938 až 26. 3. 1939. Došlo však k výraznému zpřísnění podmínek pro připuštění motorových vozidel k mezinárodnímu provozu (např. SPZ musí být vpředu a vzadu na vozidle, povinný je stírač do deště, zpětné zrcátko, kola musely mít pryžovou obruč (pneumatiku), povinnou výbavou je i lékárnička opatřena nepromokavým obalem).⁴

K dalším z předpisů předcházejících pravidlům silničního provozu v Československu patří Zákon č. 124/31 Sb., kterým se provádí Úmluva z roku 1926 a vydávají se některé zatímní prováděcí předpisy o jízdě motorovými vozidly (stanovená roční platnost byla každoročně prodlužována vyhláškami). Zákon č. 81/1935 Sb., o jízdě motorovými vozidly, byl 1. právní předpis, ve kterém bylo poprvé definováno „motorové vozidlo“ – motorovými vozidly jsou vozidla, uváděná do pohybu motorickou silou, pohybující se po zemi, avšak nikoliv na kolejích. Současně právně zakotvil omezení rychlosti v uzavřených osadách na 35 km/h. V září roku 1939 byl vydán „Dopravní řád silniční“, jednalo se o Vládní nařízení č. 242/1939, o chování v silniční dopravě. K tomuto Vládnímu nařízení byl vázán i „Sazebník dopravně policejních přestupků v blokovém trestním řízení. Příkladem taxativně vyjmenovaným přestupkem je „Předjíždění na nepřehledných místech“, §10, odst. 1, pokuta 20 K. Roku 1940 došlo k doplnění

³ PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z., *Dopravně bezpečnostní činnost. OČ*, s. 112-116

⁴ Tamtéž, s. 112-129

předpisů. Vlečná vozidla musela být opatřena vzadu vlevo žlutým trojúhelníkem. Denní provoz vozidel byl registrován na papírovém záznamovém kotoučku (tachograf). Tachograf zaznamenával již tehdy dobu, rychlost, zastávky, dobu jízdy, volnoběh motoru, dílčí i celkově ujeté kilometry. Od roku 1939 až do roku 1945 neplatil z. č. 81/1935 Sb. z. n.⁵

Česká republika je signatářem mezinárodních úmluv Organizace spojených národů o silničním provozu. Tyto byly uzavřeny v Ženevě roku 1949 a roku 1968 ve Vídni. Jejich signatáři se zavázali k vzájemnému uznávání národních řidičských průkazů, které odpovídají vzorům podle zmíněných úmluv, nebo jsou doplněny úředně ověřeným překladem do jednoho ze světových jazyků.

Základ právního systému
Mezinárodní úmluva o motorových vozidlech (Paříž, 1926)
Úmluva o sjednocení silniční signalizace (Ženeva, 1931)
Úmluva OSN o SP (Ženeva, 1949)
Evropská úmluva o silničních značkách (Ženeva, 1957)
Úmluva o vzájemném uznávání homologací vozidel a dílů (Ženeva, 1958) – E2 (E značí Evropu, 2 značí stát, např. 2 = Francie, 8 = ČR)
Úmluva o SP (Vídeň, 1968)
Úmluva o silničních značkách a signálech (Vídeň, 1968)
Evropská dohoda doplňující Úmluvu o SP (Ženeva, 1971) – tzv. evropské dodatky
Evropská dohoda doplňující Úmluvu o silničních značkách a signálech (Ženeva, 1971)
Světová konference OSN o SP (Vídeň, 1968) – zavedení značky „STOP“ – přišla z USA, Úmluva o SP a silničním značení (podmínky pro řízení vozidel, platnost národních a mezinárodních ŘP, zadržení a odnětí ŘP)

⁵ PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z., *Dopravně bezpečnostní činnost. OČ*, s. 112-129

3.2. *Současnost*

Individuální přeprava je důležitým prvkem osobní svobody, patří mezi základní práva občana. V současnosti pozorujeme výrazný nárůst individuální automobilové dopravy vůči veřejné dopravě osob. Mobilita je nevyhnutelná součást života a roste přímo úměrně se zvyšováním životní úrovně. Výběr druhu dopravy denních cest záleží především na následujících faktorech: rozmístění bydlení, místa práce i rekreace a nákupů. Aby bylo možné udržet zvyšující se dopravní výkony, jsou nutné změny v dopravní politice, v řízení dopravy i její infrastrukturu. Je také nezbytné snižovat vstup energií při zvyšujících se přepravních objemech, což se nakonec příznivě projeví na životním prostředí. Nepopiratelnou předností silniční dopravy je její relativní rychlost, dostupnost, operativnost a cenová únosnost. Automobil zůstává převládajícím prostředkem osobní dopravy. Problém ale představuje neustálý růst počtu automobilů, neboť vede k opakovaným dopravním zácpám s mnoha nepříznivými důsledky v podobě ztraceného času a znečištění životního prostředí. Městská mobilita je považována za významný prvek pro podporu růstu a zaměstnanosti s výrazným dopadem na udržitelný rozvoj v EU. Osobní doprava je proto zásadní otázkou pro evropské politiky a je řešena různými politickými dokumenty, příkladem jsou Zelená kniha „Na cestě k nové kultuře městské mobility“ (přijata 25. září 2007) nebo Bílá kniha: „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout“. Dopravní politika EU je jedním ze základních východisek pro tvorbu dopravní politiky ČR.

3.3. *Dopravní politika*

Prostřednictvím dopravní politiky stát pečuje o sektor dopravy. Dopravní politika je prezentována souborem cílů, zásad a nástrojů na dosažení koordinovaného rozvoje jednotlivých druhů dopravy v rámci jednotného dopravního systému státu.

3.3.1. *Společná dopravní politika*

Doprava je integrální součástí světového a evropského dopravního prostoru. Společná dopravní politika je nástrojem tvorby společných pravidel pro mezinárodní dopravu směřující na území nebo z území členských států anebo procházející přes území jednoho nebo několika členských států. Cílem dopravní politiky EU je konkurenceschopná, bezpečná a k životnímu prostředí šetrná doprava.

Úkoly společné dopravní politiky jsou formulovány již v Římské smlouvě, kterou bylo založeno Evropské hospodářské společenství (EHS). Jak předesílá její název, Římská smlouva byla podepsána v Římě dne 25. března 1957 a vstoupila v platnost dnem 1. ledna 1958. Současně byla podepsána Smlouva o založení Evropského společenství pro atomovou energii (Euratom). Obě jsou proto společně známy jako Římské smlouvy. Smlouva o ES vytyčila hlavní zásady a definovala rámec pro legislativní činnost jeho institucí. Ty zahrnovaly společnou politiku obchodní, zemědělskou, **dopravní**, rybolovnou a měnovou politiku – 13 zemí. Římská smlouva v článku 3 uvádí jako cíl zavést společnou dopravní politiku. V článcích 74 – 85 je právně zakotvena oblast dopravy. Stanovuje pravidla a podmínky mezinárodní dopravy a podmínky zahraničních dopravců na přepravním trhu, zabezpečení rovnoprávných podmínek zahraničních a tuzemských dopravců na přepravním trhu, podporu státu v sektoru dopravy, včetně tzv. služeb ve veřejném zájmu, pravidla cenotvorby ve vztahu k hospodářské situaci dopravců, spolu se zákazem intervenčních cen s přihlédnutím k požadavkům regionální politiky, potřebám nerozvinutých oblastí, zachování podmínek soutěže na přepravním trhu a poplatky vybírané při překročení hranic⁶.

3.3.2. Společná dopravní politika (SDP) a jednotný vnitřní trh (JVT)

Doprava je jedním z odvětví světového hospodářství. Dopravní průmysl hraje v Evropském společenství význačnou roli, jeho ekonomický význam lze vyčíst z jeho příspěvku k růstu hrubého domácího produktu EU a veřejných investic. Dopravní sektor přispívá cca 7 – 8 % což je více než v EU tolik preferovaném zemědělství a pohlcuje cca 40 % veřejných investic v Unii. SDP pomáhá nejen volnému pohybu zboží, ale i osob a to je základní předpoklad pro fungování jednotného vnitřního trhu (JVT). V podmínkách JVT vyvstala potřeba vytvořit konkurenční podmínky pro přepravu. Jednak aby se zabránilo utváření monopolů v jednotlivých dopravních odvětvích a dopravní náklady se nestaly bariérou a brzdou rozvoje obchodu mezi státy EU. Prostřednictvím dopravní politiky je EU schopna reagovat na negativní vliv silniční dopravy, stále

⁶ BEZDĚKOVSKÝ, J., *Vývoj společné dopravní politiky* [online]

se zhoršující kvalitu životního prostředí, a vyvíjí snahu o rozvoj především těch druhů dopravy, které jsou k životnímu prostředí nejšetrnější. Dále je třeba vyřešit přehlcení dopravních tras a zajištění dopravní obsluhy odlehlých oblastí.⁷

Očekávalo se, že budou nastoleny konkurenční podmínky, ale protože si jednotlivé členské země hájily své zájmy, nedocházelo po dlouhou dobu k výraznějšímu pokroku. V roce 1983 podal Evropský parlament žalobu na Radu pro neplnění povinností ohledně dopravy, vycházející z Římské smlouvy. O dva roky později to Evropský soudní dvůr potvrdil a žádal Radu, aby proces harmonizace dopravy urychlila⁸.

Situace se začala měnit v 80. letech po přijetí Jednotného evropského aktu (JEA), jenž byl podepsán 28. října 1986 a vstoupil v platnost 1. června 1987. JEA pozměňuje a doplňuje Pařížskou a Římskou smlouvu, na jejichž základě bylo zřízeno ESUO, EHS a EURATOM. Jeho cílem bylo vytvořit jednotný vnitřní trh (JVT). Do základních charakteristik vnitřního trhu patří volný pohyb zboží, služeb, kapitálu a osob. Prohlubování těchto čtyř svobod významně napomáhá dosažení vyššího ekonomického růstu, vyšší životní úrovně a významnějšího postavení Evropy na mezinárodním poli. Pro dopravní sektor by JVT znamenal odbourání veškerých kontrol zboží na vnitřních hranicích, a to i z hlediska technických, sanitárních či veterinárních norem, které bylo nutno mezi členskými státy do jeho spuštění harmonizovat. Do společné politiky se zapojila roku 1986 námořní doprava, 1987 letecká doprava a následujícího roku proběhla liberalizace nákladní automobilové dopravy, zrušením omezení k poskytování licencí na dopravní služby. Jednalo se o tzv. kabotáž, metodu, která v zemích Unie představuje hlavní prostředek přepravy nákladů v jednom nebo více členských státech, v nichž dopravce nemá pobočku.⁹

Po přijetí Maastrichtské smlouvy v roce 1993 začala Evropská unie rovněž podporovat významné projekty v dopravní infrastruktuře, tzv. transevropské sítě (Trans-European Transport Network - TEN-T). Smyslem budování těchto sítí

⁷ BEZDĚKOVSKÝ, J., *Vývoj společné dopravní politiky* [online]

⁸ Tamtéž

⁹ Tamtéž

je otevření dopravních trhů (nákladní automobilové dopravy, letecké a železniční dopravy), otevření telekomunikačních trhů a trhů v energetice (zemní plyn a elektrická energie). Hlavním cílem TEN-T je zkvalitnění a rozšíření dopravní infrastruktury mezi jednotlivými státy Evropské unie. Jejím rozvojem se zabývá mimo jiné Bílá kniha o růstu, konkurenceschopnosti a zaměstnanosti. Ta poukazuje především na problém dopravních zácp, které pokud jde o produktivitu jsou pro Evropu příliš nákladné. Příčinou jsou úzké profily a chybějící spoje v infrastruktuře, dále nedostatek součinnosti mezi jednotlivými dopravními odvětvími. Špatné fungování brání ve vytvoření nových trhů a pracovních míst. V rámci transevropských sítí je hlavním smyslem posilování spojů završit proces utváření vnitřního trhu. Politika TEN-T je pro Českou republiku velmi důležitou oblastí, neboť ovlivní podobu sítě TEN-T v období od roku 2010 do roku 2030.¹⁰

Společná dopravní politika v datech:	
1957:	Římská smlouva - definování společné dopravní politiky
1983:	Žaloba Evropského parlamentu u Soudního dvora ES proti Radě na nečinnost v dopravní politice
1986:	Námořní doprava součástí společné dopravní politiky
1987:	Přijetí Jednotného evropského aktu (JEA)
1987:	Letecká doprava součástí společné dopravní politiky
1988:	Začátek liberalizace nákladní automobilové dopravy
1993:	Spuštění společného dopravního trhu
1994:	Projekt Transevropské dopravní sítě (TEN-T), přijatý na summitu EU v Essenu

¹⁰ Ministerstvo dopravy, *Strategie* [online]

Dopravní politika EU je jedním ze základních východisek pro tvorbu dopravní politiky ČR do roku 2013.

3.3.3. Dopravní politika na léta 2005 – 2013

Dopravní politika byla schválena usnesení vlády č. 882 dne 13.7.2005, jedná se o strategický dokument pro sektor dopravy platný na celém území ČR. Dopravní politika prohlašuje, co stát a jeho výkonná moc v oblasti dopravy učinit musí (v návaznosti na mezinárodní smlouvy, jimiž je ČR vázána), učinit chce (vytvořit podmínky zajištění kvalitní dopravy v rámci udržitelného rozvoje) a učinit může (financování na úseku dopravy). Ministerstvo dopravy je hlavním subjektem zodpovědným za tvorbu dopravní politiky a za její monitorování. Ve specifických cílech pak spolupracuje s jinými ministerstvy.

Struktura priorit a cílů dopravní politiky
Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu
Zajištění kvalitní dopravní politiky
Zajištění financování v dopravním sektoru
Zvýšení bezpečnosti dopravy
Podpora rozvoje dopravy v regionech

3.3.4. GEPARDI – Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury

Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury, zpracovaný Ministerstvem dopravy České republiky, rozpracovává opatření ze základního strategického dokumentu Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013 a navrhuje strategii k naplnění dílčích opatření z jednotlivých specifických cílů. Základní úkol tohoto dokumentu je zkvalitnit mobilitu osob a zboží, což má zajistit, že se Česká republika významně přiblíží ekonomické úrovni hospodářsky rozvinutějších zemí Evropské unie. Jeho sekundárním cílem je posílení sociální soudržnosti a stability zejména ve zpřístupnění a propojování dopravně

izolovaných území. Přitom všem se GEPARDI zasazuje o respektování a prosazování environmentálních principů a případných limitů životního prostředí, ochrany přírody, přírodních zdrojů a krajiny.¹¹

3.3.5. Strategie podpory dopravní obsluhy území

Strategie podpory dopravní obsluhy území se zabývá dopravní obslužností v České republice. Je zaměřena na nastavení systému financování závazků veřejné služby v dopravě a obnovu vozidlového parku ve veřejné dopravě osob. Tento dokument člení význam veřejné dopravy do pěti hledisek:

1. Sociální hledisko. Občan, který nemá k dispozici individuální automobilovou dopravu, se musí dostat do školy a školských zařízení, k lékaři, k úřadům, k soudům, do zaměstnání za přijatelnou cenu.
2. Prostorové hledisko. Individuální automobilová doprava vyžaduje prostor, zajištění tohoto prostoru, včetně dopravy v klidu, je ve městech velmi nesnadný úkol.
3. Ekologické hledisko. Veřejná doprava jako celek výrazně méně zatěžuje životní prostředí emisemi než individuální automobilová doprava. Pro dobrou ekologickou bilanci na jednotlivých dopravních službách ale potřebuje odpovídající přepravní proudy.
4. Bezpečnost. Ve srovnání s použitím individuální automobilové dopravy vykazuje veřejná doprava na přepraveného cestujícího menší počet nehod.
5. Vyváženost regionálního rozvoje. Kvalitní veřejná doprava významně přispívá k rovnoměrnému regionálnímu rozvoji, má vliv např. na zaměstnanost, zabraňuje vysídlování venkovských oblastí.¹²

¹¹ Ministerstvo dopravy, *GEPARDI – Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury* [online]

¹² Ministerstvo dopravy, *Strategie podpory dopravní obsluhy území* [online], s.2

4. Úkoly a postavení přepravy osob

4.1. Vymezení základních pojmů

Tato kapitola se zabývá výběrem, definováním a vysvětlením obsahu nejfrekventovanějších pojmů z oblasti dopravy. Znalost těchto pojmů a ujasnění si jejich významu je podstatnou součástí pochopení celé problematiky. Nejprve uvedu definice týkající se dopravy obecně a následně se zaměřím na základní pojmy týkající se silniční dopravy, přitom vycházím především ze znění Vyhlášky č. 175/2000 Sb. Ministerstva dopravy a spojů o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu a ze zákona č. 111/1994 Sb. o silniční přepravě.

Definice dopravy a přepravy

Vlastní uskutečňování dopravy označujeme pojmem přeprava. Přepravou se rozumí cílevědomé přemístění osob, nákladu či zvířat dopravními prostředky z místa A do místa B po dopravních komunikacích za účelem zisku. Vykonavatelem přepravy je dopravce, objednatel se nazývá přepravce. Přeprava se uskutečňuje na základě přepravní smlouvy, uzavírané podle Občanského zákoníku¹³, jedná-li se o přepravu osobní, podle Obchodního zákoníku¹⁴ jde-li o přepravu nákladní. Tato smlouva vzniká v případě nákladní přepravy přijetím objednávky, převzetím zásilky nebo započítáním přepravy. V osobní přepravě se smlouva zakládá přijetím objednávky nebo zaplacením jízdného.¹⁵ Osobní a nákladní přeprava se řídí zvláštními předpisy, zejména přepravními řády a tarify. V rámci této úpravy mohou přepravní řády převzít ustanovení platná v mezinárodní přepravě pro přepravu vnitrostátní.¹⁶

Přepravní řád

Přepravní řád upravuje vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční dopravu. Jak jsem již uvedl výše,

13 § 760 – 773 Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

14 § 610 – 629 Zákon č. 513/1991 Sb., obchodní zákoník

15 srov. *Přeprava*, In Wikipedie: otevřená encyklopedie [online]

16 § 772 Zákon č. 40/1964 Sb., občanský zákoník

na základě přepravního řádu uzavírá dopravce s cestujícím přepravní smlouvu o přepravě osob, ta mezi nimi zakládá závazkový právní vztah, jehož obsahem je zejména závazek dopravce přepravit cestujícího ze stanice nástupní do stanice cílové spoji uvedenými v jízdním řádu řádně a včas a závazek cestujícího dodržovat přepravní řád. Přepravní smlouva je splněna řádným provedením přepravy ve smluveném rozsahu podle uzavřené přepravní smlouvy, to platí i tehdy, došlo-li k oprávněnému vyloučení cestujícího z přepravy pověřenou osobou dopravce.¹⁷

Jízdní doklad

Jedná se o dokument osvědčující zaplacení jízdného nebo dovozného nebo osvědčující právo na bezplatnou přepravu. Platným jízdním dokladem je:

- jízdenka pro jednotlivou jízdu,
- jízdenka časová, opravňující k více jednotlivým jízdám po dobu její platnosti ve vymezeném rozsahu,
- průkaz, jehož držitel má podle zvláštního právního předpisu, tarifu nebo smluvních přepravních podmínek právo na přepravu.

Zakoupením jízdenky se účastníci přepravy zavazují respektovat uvedené smluvní přepravní podmínky, jízdní řád a ceník.¹⁸

Veřejná hromadná doprava

Veřejná doprava je doprava provozovaná za předem určených a vyhlášených přepravních a tarifních podmínek a přístupná každému zájemci. Pojem se používá zejména u osobní dopravy. Osobní veřejná doprava se rozlišuje na:

1. drážní (železniční včetně dopravy metrem, tramvajová, trolejbusová, na lanové dráze)
2. silniční linkovou, zahrnující zejména autobusovou (neveřejná silniční linková doprava se nazývá zvláštní linková doprava),

¹⁷ § 3 Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb.

¹⁸ § 4 Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb.

3. silniční nelinkovou, do níž spadá zejména taxislužba, doprava nemotorovými vozidly (nepodléhá regulaci linkové dopravy), jiné formy: doprava na nosítkách, eskalátorem, lyžařským vlekem a podobně
4. leteckou
5. vodní¹⁹

Silniční doprava

Silniční doprava je soubor činností, jimiž se zajišťuje přeprava osob, zvířat a věcí (nákladní doprava) vozidly, jakož i přemísťování vozidel samých po dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích a volném terénu. Podle toho pro koho vykonáváme provozování silniční dopravy, dělíme silniční dopravu prováděnou pro vlastní potřeby nebo pro potřeby cizí. Z hlediska teritoriálního členění mluvíme o silniční dopravě vnitrostátní a mezinárodní. O kterou z nich jde, poznáme podle toho, zda se doprava uskutečňuje na území jednoho nebo více států. Druhem mezinárodní dopravy je kyvadlová doprava. Jedná se o osobní dopravu, kterou jsou předem vytvořené skupiny cestujících přepravování více jízdami tam a zpět ze stejné výchozí oblasti do stejné cílové oblasti.²⁰

Linková osobní doprava

Linková osobní doprava je název pro pravidelné poskytování přepravních služeb na určené trase dopravní cesty, při kterém cestující vystupují a nastupují na předem určených zastávkách. Linkovou osobní dopravu lze provozovat formou veřejné linkové dopravy nebo formou zvláštní linkové dopravy, a to jako vnitrostátní nebo mezinárodní. Veřejnou linkovou dopravou se rozumí doprava, při které jsou přepravní služby nabízeny podle předem vyhlášených podmínek a jsou poskytovány k uspokojování přepravních potřeb. Pokud je doprava uskutečňována pro potřeby města a jeho příměstských oblastí, jedná se o městskou autobusovou dopravu. Zvláštní linkovou dopravou je doprava určených vybraných skupin cestujících s vyloučením ostatních osob.²¹

¹⁹ *Veřejná doprava*, In Wikipedie: otevřená encyklopedie [online]

²⁰ § 2 Zákona č. 111/1994 Sb.

²¹ § 2 Zákona č. 111/1994 Sb.

Taxislužba

Taxislužba je veřejná silniční doprava, kterou se zajišťuje přeprava osobními vozidly s obsaditelností nejvýše devíti osob včetně řidiče, plus jejich zavazadla. Přepravní služby taxislužbou se nabízejí a objednávky k přepravě se přijímají prostřednictvím řidiče na stanovištích taxislužby, na veřejně přístupných pozemních komunikacích a jiných veřejných prostranstvích nebo prostřednictvím dispečinku taxislužby.²²

Příležitostná osobní silniční doprava

Příležitostnou osobní silniční dopravu negativně vymezuje zákon č. 111/1994 Sb. § 2 odst. 10 zákona tento druh dopravy zahrnuje do neveřejné osobní dopravy, současně vyjmenovává formy, kterými příležitostná osobní silniční doprava není. Nejde tedy o linkovou dopravu, taxislužbu ani mezinárodní kyvadlovou dopravu. Podmínkou zde ovšem je, že objednávka přepravy musí být provedena předem v sídle nebo provozovně (osobně, telefonicky, přes internet atd.) a nesmí být přijímána ve vozidle. Tato forma bývá nejčastěji využívána pro různé rekreační, školní a jiné zájezdy.²³

Integrovaná doprava

Pomocí integrované dopravy se zajišťuje dopravní obslužnost území a to prostřednictvím veřejné osobní dopravy jednotlivými dopravci v silniční dopravě společně nebo dopravci v silniční dopravě společně s dopravci v jiném druhu dopravy nebo jedním dopravcem provozujícím více druhů dopravy. Dopravci při své činnosti vycházejí z přepravní smlouvy podle smluvních přepravních a tarifních podmínek.²⁴

Dopravní obslužnost

Dopravní obslužností se rozumí optimalizace dělby jednotlivých druhů dopravy, jejich koordinace a integrace v rámci dopravního systému území kraje nebo státu. Zajišťování dopravy pro potřeby občanů je vykonáváno ve veřejném zájmu. Doprava se zabezpečuje především do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči, do zaměstnání, a zpět. Obec stanoví rozsah dopravní

²² § 2 Zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

²³ § 2 Zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

²⁴ Tamtéž

obslužnosti podle zákona č. 128/2000 Sb., o obcích. Kraj podle zákona č. 129/2000 Sb., o krajích. Stát zastoupený Ministerstvem dopravy stanoví rozsah dopravní obslužnosti na základě dohody s Ministerstvem financí o maximální výši kompenzace.²⁵

Provozovatel silniční dopravy

Provozovatel silniční dopravy neboli dopravce je právnickou nebo fyzickou osobou, která provozuje silniční dopravu na základě zákona č. 111/1994 Sb.²⁶ Dopravce může být tuzemský nebo zahraniční. Tuzemský dopravce je fyzická osoba s trvalým pobytem nebo právnická osoba se sídlem v České republice, která provozuje dopravu silničními motorovými vozidly, kterým byla přidělena státní poznávací značka Českou republikou. Pokud užívá vozidel určených k přepravě osob je povinen vést záznam o provozu vozidla a uchovávat jej po dobu pěti let od ukončení přepravy. Zároveň je dopravce povinen zajistit, aby řidič vedl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, a tento záznam uschová po dobu 1 roku od ukončení přepravy. Toto se nevztahuje na osobní vozidla používaná dopravcem k silniční dopravě pro vlastní potřebu. Zahraniční dopravce je fyzická osoba s trvalým pobytem nebo právnická osoba se sídlem, které neleží na území České republiky, která provozuje dopravu silničními motorovými vozidly, kterým byla přidělena státní poznávací značka cizím státem.²⁷

Dopravní cesta

Dopravní cesta je pojem, představující veškeré pozemní komunikace, bez ohledu na jejich druh, povrch a uspořádání. Na dopravní cestě se odehrává veškeré chování řidiče při řízení motorového vozidla. Dopravní cestu charakterizuje její náročnost, vzhledem k vedení vozidla; její volnost, vzhledem k průjezdu jízdním úsekem; její srozumitelnost, vzhledem k osazení dopravním značením. Dopravní cesta slouží ke zlepšení dopravního ruchu, plynulosti toku provozu a bezpečnosti jízdy.²⁸

²⁵ § 2 Zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

²⁶ § 2 Zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů

²⁷ Tamtéž

²⁸ PAVLÍČEK, K., KOPECKÝ, Z., *Dopravně bezpečnostní činnost*. OČ, s. 59-60

4.2. Členění dopravy

Dopravu můžeme dělit podle řady znaků. Základní členění dopravy:

- vzhledem k přemísťování osob a věcí: osobní X nákladní
- vzhledem k okruhu uživatelů: veřejná X neveřejná
- podle charakteru přepravy: hromadná X individuální

Silniční doprava osobní

- veřejná: a) hromadná: autobusová meziměstská X městská
b) individuální: taxislužba
- neveřejná: a) hromadná: smluvní autobusová X závodová autobusová
b) individuální: individuální motorismus

Silniční doprava nákladní

- veřejná: a) hromadná
b) individuální : nákladní doprava pro obyvatelstvo
- neveřejná: a) hromadná: závodová
b) individuální: závodová

Silniční doprava ostatní

- doprava se zvláštními znaky například sanitní služba, vojenské transporty, pohřební služba.²⁹

²⁹ Veřejná doprava, In Wikipedie: otevřená encyklopedie [online]

Silniční síť

Délka silniční a dálniční sítě České republiky k 1.1.2009 měří 55 654 km. Hustota základní silniční sítě v ČR je 0,7 km/km² a při zahrnutí místních silničních komunikací dokonce 1,44 km/km². Česká republika patří hustotou silniční sítě k vyspělejším zemím. Naše současná silniční síť sice vyhovuje svojí hustotou, avšak ve většině případů nevyhovuje kvalitou.³⁰

K silniční infrastruktuře patří silnice, dálnice a místní komunikace. Základní termíny z oblasti pozemních komunikací vychází ze zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a z Vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a dále z ČSN 73 6100 Názvosloví pozemních komunikací a dalších citovaných zdrojů.

Pozemní komunikace je dopravní cesta, určená k užití silničními a jinými č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů vozidly a chodci, včetně pevných zařízení, nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. Pozemní komunikace se dělí na tyto kategorie:³¹

a) dálnice

- „dálnice je pozemní komunikace označená dopravní značkou „Dálnice““³²
- komunikace určená pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly
- je budována bez úrovnových křížení, s oddělenými místy napojení pro vjezd a výjezd a má směrově oddělené jízdní pásy. Je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis³³
- vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát

³⁰ Ředitelství silnic a dálnic ČR, *Silnice a dálnice v České republice 2009* [online]

³¹ ČSN 73 6100, *Názvosloví silničních komunikací*, čl. č. 13, s. 4

³² § 2 Zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

³³ Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích

b) silnice

- „dálnice je pozemní komunikace označená dopravní značkou „Dálnice““³⁴
- veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci
- silnice pro motorová vozidla je pozemní komunikace označená dopravní značkou "Silnice pro motorová vozidla"³⁵
- tvoří silniční síť a dělí se na:
 - silnice I. třídy, určené zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu, označují se jednomístnými a dvoumístnými čísly
 - silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy, označují se třímístnými čísly
 - silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace, označují se čtyřmístnými a pětímístnými čísly^{36, 37}
- vlastníkem silnic II. a III. třídy je kraj, na jehož území se silnice nacházejí

c) místní komunikace (MK)

- veřejně přístupná pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce
- vlastníkem místních komunikací je obec, na jejímž území se místní komunikace nacházejí
- rozdělují se podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do těchto tříd:
 - MK I. třídy, kterou je zejména rychlostní místní komunikace
 - MK II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí
 - MK III. třídy, kterou je obslužná komunikace

³⁴ § 2 Zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

³⁵ Tamtéž

³⁶ srov. ČSN 73 6100, *Názvosloví silničních komunikací*, čl. č. 10, s. 4

³⁷ § 5 Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

- MK IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz^{38,39}

d) účelová komunikace

slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí pro potřeby jejich vlastníků, nebo

- ke spojení těchto nemovitostí s ostatními komunikacemi, případně k obhospodařování pozemků
- je i pozemní komunikace v uzavřeném prostoru nebo objektu, která slouží potřebě vlastníka nebo provozovatele uzavřeného prostoru nebo objektu⁴⁰
- vlastníkem účelových komunikací je právnická nebo fyzická osoba

4.3. Orgány a instituce ČR v oblasti dopravy

„Státní správu ve věcech dálnice, silnice, místní komunikace a veřejné účelové komunikace vykonávají silniční správní úřady, kterými jsou Ministerstvo dopravy a spojů, krajský úřad a obecní úřad obce s rozšířenou působností a celní úřad.“⁴¹

Ministerstvo dopravy

Ministerstvo dopravy České republiky je ústředním orgánem státní správy ve věcech dopravy, který odpovídá za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy a v rozsahu své působnosti za její uskutečňování.⁴²

Ministerstvo dopravy je členěno na několik odborů, přičemž nás bude tematicky zajímat Odbor veřejné dopravy. Tento odbor v rámci svého poslání a působnosti odpovídá zejména za:

- zabezpečení věcné problematiky veřejné vnitrostátní osobní dopravy v souladu se zákonem č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů,

³⁸ srov. ČSN 73 6100, *Názvosloví silničních komunikací*, čl. č. 13, s. 4

³⁹ § 6 Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

⁴⁰ Tamtéž, § 7

⁴¹ Tamtéž, § 40

⁴² § 17 Zákona č. 2/1969 Sb. o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy

- zajišťování koncepční, metodické, předpisové a normotvorné činnosti příslušející ústřednímu orgánu státní správy v oblasti veřejné silniční a drážní osobní dopravy, včetně projednávání a realizace mezinárodních dohod a předpisů ES v oblasti veřejné osobní dopravy,
- výkon vrchního státního dozoru v silniční dopravě na úseku veřejné dopravy podle zákona č. 111/1994 Sb.,
- zabezpečení statistického zjišťování údajů o veřejné vnitrostátní osobní dopravě a městské hromadné dopravě,
- zpracování koncepce dopravní politiky a strategie veřejné osobní dopravy, včetně její realizace v rámci stanovené působnosti ministerstva dopravy,
- spolupracuje s územními samosprávnými celky na plánování dopravní obsluhy území.⁴³
- rozhoduje o zařazení pozemní komunikace do kategorie dálnice nebo silnice I. třídy a o změnách těchto kategorií,
- rozhoduje o zrušení dálnice nebo silnice I. třídy po dohodě s Ministerstvem obrany,
- uplatňuje stanovisko k územně plánovací dokumentaci a závazné stanovisko v územním řízení z hlediska řešení dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy.⁴⁴

Dopravní úřad

Dopravními úřady podle Zákona č. 111/1994 Sb. jsou krajské úřady. Pro městskou autobusovou dopravu je dopravním úřadem Magistrát hlavního města Prahy, magistráty statutárních měst a obecní úřady obcí s rozšířenou působností. Pro taxislužbu je dopravním úřadem v hlavním městě Praze Magistrát hlavního města Prahy, ve statutárních městech magistráty těchto měst a obecní úřady obcí s rozšířenou působností.⁴⁵

⁴³ Ministerstvo dopravy, *Veřejná doprava* [online]

⁴⁴ § 40 Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

⁴⁵ § 2 Zákona č. 111/1994 Sb. o silniční dopravě

Krajský úřad

Krajské úřady mají v organizační struktuře ustaven *odbor dopravy*. Vnitřní členění těchto odborů není jednotné a vychází z místních podmínek a potřeb. Odbory dopravy v přenesené působnosti zejména:

- rozhodování o zařazení pozemní komunikace do kategorií silnic II. a III. třídy a o změnách těchto kategorií a o zrušení silnic II. a III. třídy (třeba souhlas Ministerstva),
- vykonávají působnost speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic I. třídy s výjimkou věcí, ve kterých rozhoduje Ministerstvo dopravy,
- rozhodují v odvolacím řízení ve věcech podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích,
- vykonávání působnosti silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu pro silnice I. třídy.⁴⁶

Obecní úřady s rozšířenou působností

Obecní úřady obcí s rozšířenou působností především:

- vykonávají působnost silničního správního úřadu a speciálního stavebního úřadu ve věcech silnic II. a III. třídy,
- uplatňují stanovisko k územním plánům a regulačním plánům a závazné stanovisko v územním řízení, pokud není příslušné Ministerstvo dopravy nebo krajský úřad.⁴⁷

Obce

Obce zejména:

- rozhodují o zařazení pozemní komunikace do kategorie místních komunikací a o vyřazení místní komunikace z této kategorie
- projednávají správní delikty ve věcech místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací, s výjimkou správních deliktů, k jejichž projednávání je příslušný celní úřad nebo krajský úřad

⁴⁶ § 40 Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

⁴⁷ Tamtéž

- zajišťují a provádí vysokorychlostní kontrolní vážení na místních komunikacích, které se nacházejí v územním obvodu obce.⁴⁸

Dalšími institucemi České republiky v oblasti dopravy jsou:

Ředitelství silnic a dálnic ČR je státní příspěvková organizace zřízená Ministerstvem dopravy ČR. Základním předmětem činnosti organizace je výkon vlastnických práv státu, zabezpečení správy, údržby a oprav a zabezpečení výstavby a modernizace dálnic a silnic I. třídy.

Centrum služeb pro silniční dopravu je státní příspěvkovou organizací, jejímž zřizovatelem je Ministerstvo dopravy ČR.

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. (CDV) je veřejnou výzkumnou institucí a jedinou dopravní vědeckovýzkumnou organizací v působnosti Ministerstva dopravy. Základním posláním CDV je výzkumná, vývojová a expertní činnost s celostátní působností pro všechny obory dopravy, veřejný i komerční sektor a zajišťování servisních činností pro MD a další orgány a organizace státního, veřejného i soukromého sektoru.⁴⁹

⁴⁸ § 40 Zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

⁴⁹ POSPÍŠIL K., *Profil firmy* [online]

5. Právní úprava regulace přepravy osob se zaměřením na bezpečnost provozu

Ve svém obsahu má právní regulace nadnárodní charakter. Ten vyplývá z kompatibility právních předpisů s mezinárodními úmluvami. Účinné legislativní prvky mohou významně zvýšit bezpečnost a plynulost silničního provozu. Přesto v zemích Evropské unie není dosud legislativa zcela unifikována. Nacházíme zde rozdíly, co se týče maximálních povolených rychlostí, přípustné hladiny alkoholu, používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů nebo světel za denního provozu.

Právní úprava dopravy neboli tzv. „dopravní právo“ v sobě zahrnuje následující instituty tj. právní úpravu dopravní cesty, dopravních prostředků a podmínek jejich užívání a provozování a dále právní úpravu podmínek účasti osob v jednotlivých druzích dopravy a podmínek poskytování dopravních služeb v jednotlivých odvětvích dopravy.

5.1. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu

Stále rostoucí počet automobilů v provozu a jejich vyšší výkony přináší i stinné stránky, jako je zejména vysoký počet dopravních nehod. „Celkem bylo při nehodách v roce 2009 usmrceno 832 osob (jedná se o úmrtí do 24 hodin po nehodě; do statistik ES i do dalších mezinárodních statistik se uvádí počet osob zemřelých do 30 dnů od data nehody - tento počet byl ve stejném roce 901), 3 536 osob bylo zraněno těžce a 23 777 osob lehce. Odhad způsobené hmotné škody činil 4,98 mld. Kč.“⁵⁰

Jedním ze současných nástrojů hodnocení bezpečnosti v ČR je Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, kterou přijala vláda ČR svým usnesením č. 394 ze dne 28. dubna 2004. Hlavním strategickým cílem tohoto dokumentu je zredukovat počet obětí dopravních nehod na 50 % úrovně roku 2002 do roku 2010, tj. na 650 osob. Strategie navrhuje účinná represivní i preventivní opatření v oblasti zvýšení bezpečnosti silničního provozu zaměřuje se na konkrétní problémy a stanovuje prostředky a nástroje jak jim předcházet. V oblasti dopravní infrastruktury zavádí dopravně-inženýrské prvky k eliminaci nehod. Za naprosto nezbytné pokládá výchovné působení na všechny účastníky

⁵⁰ Ministerstvo dopravy, *Ročenka dopravy 2009: Rozvoj dopravního sektoru v roce 2009* [online]

silničního provozu s cílem podporovat ohleduplné chování, u řidičů zdůrazňuje především zdokonalení a zvýšení účinnosti jejich výchovy a výcviku. Chování řidičů by mělo být především ovlivněno zavedením bodového systému a znovuzavedením oprávnění Policie ČR zadržet řidičský průkaz na místě přestupku.⁵¹

Zaměření Národní strategie bezpečnosti silničního provozu
• Snížení počtu nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí a jejich následků
• Snížení počtu nehod způsobených nedáním přednosti v jízdě a jejich následků
• Snížení počtu nehod zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných drog
• Snížení závažnosti následků nehod zvýšeným používáním zádržných systémů
• Zvýšení ochrany zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích
• Vytváření bezpečného dopravního prostoru
• Zlepšení opatření bezprostředně po nehodě
• Zvýšení respektu účastníků provozu na pozemních komunikacích k dodržování právní úpravy

V návaznosti na Národní strategii BESIP byl v České republice bodový systém zaveden 1. července 2006 na základě zákonů č. 411/2005 Sb. a 226/2006 Sb., kterými byl novelizován zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Pozitivní působení na stav nehodovosti těchto opatření měl ale krátkodobý charakter, neboť v cestě jim stála nepřipravenost, špatné fungování následných administrativně správních procesů, nedostatečné kontroly a neefektivní vymáhání zákona.⁵² Po odstranění těchto počátečních problémů se však ukázalo, že bodový systém účinně pomáhá snižovat dopravní nehody a jejich následky.

⁵¹ Ministerstvo dopravy, *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu* [online]

⁵² SKLÁDANÁ P., AMBROS J., DONT M., *Hodnocení českého bodového systému po roce fungování* [online]

5.2. *Dopravní výchova*

Nehody v silničním provozu jsou stále nejvýznamnější příčinou usmrcení a zranění lidí. Původ dopravních nehod spočívá vesměs v selhání některého z prvků dopravního systému. Účinnou zbraní jak naprosto zbytečným ztrátám na životech a zdraví předcházet je prevence. Nejdůležitějším nástrojem prevence je dopravní výchova, která začíná už od útlého věku dítěte. Dopravní výchovou se rozumí celoživotní komplexní rozvoj dopravního chování člověka. Jde hlavně o formování mravně a právně dopravního chování člověka, morální, právní a sociální odpovědnosti k ostatním účastníkům silničního provozu, i k sobě samému s dopadem na sebeutváření a seberozvíjení osobnosti. V současné době sleduje problematiku této výchovy ve třech oblastech: dopravní výchova v rodině; předškolní, školní a mimo školní dopravní výchova; výchova nových řidičů a jejich další vzdělávání.

Žadatel o oprávnění řízení silničních MV musí splňovat základní podmínky:

1. **předepsaný věk** – je dán vyhl. MV č. 87/1964 Sb. – základní věková hranice je 18 let (výjimky stanoví z. č. 361/2000 Sb. v § 83 – možnost snížení či zvýšení této hranice)
2. **zdravotní způsobilost** – rozumí se jí tělesná a duševní schopnost k řízení MV (posuzuje lékař)
3. absolvování předepsané výuky a výcviku
4. **úspěšné absolvování zkoušky z odborné způsobilosti k řízení**

Právní úprava získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel je obsažena v následující legislativě:

- a) zákon č. 247/2000 Sb., o získání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů
- b) z. č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích
- c) z. č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- d) vyhláška MD a S č. 470/2000 Sb., kterou se provádí z. č. 247/2000 Sb. - odpovídá EU

Novým nástrojem, který pomáhá zvýšit kvalitu výuky a výchovy nových řidičů je i Směrnice Evropského parlamentu a rady 2006/126/ES ze dne 20.12.2006. Sjednocuje požadavky na žadatele o řidičské oprávnění, učitele autoškol a zkušební komisaře v rámci států Evropské unie, s cílem zvýšit bezpečnost silničního provozu. Vymezuje požadavky na znalosti, dovednosti a chování požadované k řízení motorových vozidel na základě nových kritérií, sblíží normy na zkoušky žadatelů o řidičské oprávnění a pro vydávání řidičských průkazů v rámci členských zemí Evropské unie.

Mezi zásadní faktory vyšší bezpečnosti patří především zkušený řidič a bezchybné vyspělé technické vybavení vozidla. Velký důraz je kladen na stále důmyslnější bezpečnostní prvky, kterými se zabývá následující kapitola.

5.3. Bezpečnostní prvky vozidla

Bezpečnostní prvky vozidla dělíme do dvou kategorií. Jedná se o tzv. aktivní a pasivní bezpečnost. Primární bezpečnostní prvky mají za cíl zabránit nehodě, např. dobré brzdy, pneumatiky. Sekundární bezpečnostní prvky mají preventivní charakter, snaží se minimalizovat zranění cestujících ve vozidle, v případě, že k nehodě již došlo např. boční systémy proti nárazu, airbagy. Zákony a vyhlášky upravující pasivní bezpečnost jsou plně v souladu s evropským právem, jsou realizovány prostřednictvím legislativy na národní a mezinárodní úrovni.⁵³

Aktivní bezpečnost je zaměřena na samotnou prevenci dopravních nehod (viz. příloha č.3). Příkladem může být používání světel pro denní svícení, upraveno zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích v § 32 odst. 1 ve znění zákona č. 411/2005 Sb. a zákona č. 226/2006 Sb. Svítily musí být homologovány, včetně umístění, montáže a zapojení podle předpisu EHK/OSN č. 48, tak jak to předepisuje vyhláška č. 341/2002 Sb., ve znění vyhlášky č.197/2006 Sb. Denní svítily jsou účinnější a efektivnější a hlavně ekologičtější, než dnes běžně používaná světelná zařízení. Významným příspěvkem ke zvýšení bezpečnosti na evropských silnicích je směrnice 2008/89/ES o povinném vybavení vozidel denními svítilnami od 7. února 2011. Tato směrnice přináší harmonizaci požadavků jednotlivých členských států EU

⁵³ Fiafoundation, *Seat-belts and child restraints*, s. 22

týkajících se povinného vybavení nových typů vozidel denními svítilnami. Doposud se tyto požadavky v jednotlivých zemích značně lišily.⁵⁴

Myšlenka, jezdit i v průběhu dne s rozsvícenými světly (Daytime Running Lights - DRL), vznikla na základě přání zvýšit viditelnost vozidel při jejich jízdě na komunikaci. „Viděl jsem ho příliš pozdě“ je totiž jednou z nejčastějších vysvětlení příčin dopravních nehod.

Pasivní prvky bezpečnosti přicházejí na řadu až v okamžiku havárie (viz příloha č. 4). Pasivní bezpečnost plní své poslání:

- a) *při nárazu*, kdy rozeznáváme **vnější funkci** (vůči ostatním účastníkům silničního provozu) a **vnitřní funkci** (spočívající v ochraně posádky).
- b) *po nárazu*, kdy je na úrovni pasivní bezpečnosti závislá možnost vyprostit posádku ze demolovaného vozidla a snížení možnosti jeho požáru

Bezpečnostní pás je efektivním sekundárním bezpečnostním nástrojem, který nejen šetří životy, ale také významně snižuje závažnost poranění cestujících ve vozidle. Přibližně k polovině úmrtím na předních sedadlech automobilu by se mohlo předejít správným užitím bezpečnostních pásů a dětských autosedaček. Děti by měly používat zádržné systémy, které jsou vhodné pro jejich velikost. Dítě, které měří nejvýše 150 cm a váží nejvýše 36 kg, by mělo být vždy přepravováno v autosedačce.

Použití dětských zádržných systémů je od 1.července 2006 povinné při všech jízdách na všech druzích pozemních komunikací (tedy nejen na dálnicích, ale i v obcích).

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), definuje v §2 zádržný bezpečnostní systém jako zařízení schválené podle zvláštního právního předpisu a určené k zajištění bezpečnosti přepravovaných osob; zádržným bezpečnostním systémem je bezpečnostní pás nebo dětský zádržný systém.⁵⁵ §6 taxativně vyjmenovává povinnosti řidiče motorového vozidla, jedná se především o povinnost být za jízdy připoután na sedadle bezpečnostním pásem, pokud jím je sedadlo povinně vybaveno podle zvláštního právního předpisu.

⁵⁴ Směrnice komise 2008/89/ES ze dne 24. září 2008 [online]

⁵⁵ Zákon č. 361/2000 Sb., § 2, písm. ii)

Toto ustanovení ovšem neplatí např. pro řidiče při couvání vozidla, nebo řidiče, který nemůže užít bezpečnostní pás ze zdravotních důvodů.⁵⁶ I pro přepravovanou osobu platí povinnost být za jízdy připoutána na sedadle bezpečnostním pásem, pokud jím je sedadlo povinně vybaveno podle zvláštního právního předpisu; toto neplatí pro osobu starší 18 let a menší než 150 cm a osobu, která tak nemůže učinit ze zdravotních důvodů na základě lékařského potvrzení.⁵⁷

5.4. Technické podmínky provozu silničních vozidel na pozemních komunikacích

Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění zákona č. 307/1999. K provedení tohoto zákona byly vydány následující prováděcí předpisy (vyhlášky č. 301/2001 Sb., č. 302/2001 Sb. a č. 243/2001 Sb.). Tento zákon nabyl účinnosti dnem 1.7. 2001.

Zákon č. 56/2001 Sb. řeší technické požadavky na provoz silničních vozidel a schvalování jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích konkrétní technické parametry jsou zveřejněny v tzv. předpisové základně. Zákon je odkazovací na normu EU (upravuje pouze odlišnosti specifické pro ČR – hloubka dezénu pneumatiky).

Povinnost uzavřít "povinné ručení" vyplývá ze zákona č. 168/1999 Sb. Na veřejné komunikace smí s vozidlem pouze ten, jehož odpovědnost za škodu je pojištěna. Povinné ručení kryje škody způsobené vozidlem. Jedná se o škody vzniklé na zdraví nebo usmrcením včetně nákladů na léčení zraněného, věcné škody, škody, které mají povahu ušlého zisku a účelně vynaložené náklady na právní zastoupení pojištěného. Zákon upravuje mimo jiné náležitosti pojistné smlouvy, výjimky z pojištění odpovědnosti, rozsah pojištění, povinnosti pojištěného, pojistné plnění, sankce, zánik pojištění a způsob evidence pojištění odpovědnosti.⁵⁸

⁵⁶ Zákon č. 361/2000 Sb., §6, odst.1, písm. a)

⁵⁷ Zákon č. 361/2000 Sb., o § 9, odst.1, písm. a)

⁵⁸ Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla

6. Odhad vývoje přepravy osob

Z Ročenky dopravy pro rok 2009 vyplývá, že celkový přepravní výkon v osobní dopravě vykazuje mírně klesající tendenci. Oproti hodnotě celkového přepravního výkonu v roce 2008 pokles činí 0,01%. Celkový počet přepravených osob v roce 2009 se rovněž snížil, a sice o 1,8%. „Rovněž tak v roce 2009 meziročně poklesl i počet přepravených osob ve veřejné dopravě, a sice o 2,9%. Naopak přepravní výkon ve veřejné dopravě si v témže roce udržel svůj již několikaletý rostoucí trend a oproti roku 2008 opět vzrostl, pouze však o 0,2%. Stejně jako v předešlém roce i v roce 2009 došlo v železniční dopravě k meziročnímu poklesu jak počtu přepravených osob (o 7%) tak i přepravního výkonu (o 4,4%). Po nárůstu v roce 2008 se počet přepravených osob veřejnou autobusovou dopravou v roce 2009 meziročně opět snížil, a to o 2,5%, naopak přepravní výkon ve veřejné autobusové dopravě se po poklesu v předešlém roce v roce 2009 meziročně zvýšil, a to o 1,3%.“⁵⁹

Následující 2 tabulky⁶⁰ znázorňují srovnání přepravních výkonů osobní dopravy v České republice.

	2000	2005	2006	2007	2008	2009
<i>Přeprava cestujících celkem (mil.)</i>	4 897,6	4 974,9	4 976,6	5 045,7	5 136,2	5 043,1
Železniční doprava	184,7	180,3	183,0	184,2	177,4	165,0
Autobusová doprava	438,9	388,3	387,7	375,0	376,9	367,6
Letecká doprava	3,5	6,3	6,7	7,0	7,2	7,4
Vnitrozemská vodní doprava	0,8	1,1	1,1	1,1	0,9	1,2
Městská hromadná doprava	2 289,7	2 268,9	2 238,0	2 258,4	2 323,8	2 262,0
Veřejná doprava celkem	2 917,6	2 844,9	2 816,6	2 825,7	2 886,2	2 803,1
Individuální automobilová přeprava osob	1 980,0	2 130,0	2 160,0	2 220,0	2 250,0	2 240,0

⁵⁹ Ministerstvo dopravy, *Ročenka dopravy 2009: Rozvoj dopravního sektoru v roce 2009* [online]

⁶⁰ Ministerstvo dopravy, *Ročenka dopravy 2009: Mezioborové srovnání přepravních výkonů osobní dopravy* [online]

	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Přepravní výkon celkem (mil. oskm)	101 004,7	108 602,5	110 611,6	112 801,2	115 199,2	115 182,8
Železniční doprava	7 299,6	6 666,7	6 921,9	6 899,8	6 803,3	6 503,2
Autobusová doprava	9 351,3	8 607,3	9 501,2	9 518,8	9 369,1	9 493,6
Letecká doprava	5 864,7	9 735,7	10 233,1	10 477,3	10 749,0	11 330,5
Vnitrozemská vodní doprava	7,7	18,1	12,8	12,8	17,3	10,5
Městská hromadná doprava	14 541,4	14 934,8	14 312,7	14 352,5	15 880,5	15 555,1
Veřejná doprava celkem	37 064,7	39 962,5	40 981,6	41 261,2	42 819,2	42 892,8
Individuální automobilová přeprava osob	63 940,0	68 640,0	69 630,0	71 540,0	72 380,0	72 290,0

Dá se předpokládat, že při celkovém růstu mobility obyvatelstva poroste výkon individuální dopravy mnohem rychleji. Více informací se dozvíte v Příloze č. 6, která mapuje vývoj počtu obyvatel a počtu osobních automobilů.

7. Závěr

Jedním z nejvýznamnějších společenských témat je bezpochyby bezpečnost silničního provozu, protože se týká každého jednotlivce. Ať už jste řidič motorového vozidla, chodec nebo cyklista, musíte vědět, jak se chovat na silnicích, aby nedošlo k vašemu zranění nebo zranění někoho jiného. Kapitola šestá s názvem Právní úprava přepravy osob zahrnuje rozbor důležitých zákonů, které se váží k bezpečnosti silničního provozu. Poskytuje Vám návod jak se vyhnout škodám a zraněním v souvislosti se silničním provozem, neboť ze všech způsobů dopravy je ta silniční nejnebezpečnější a stojí nejvíce lidských životů.

Tato bakalářská práce vysvětluje základní pojmy dle patřičných zákonných norem tak, aby i laik neseznámený s touto problematikou dokázal pochopit, o co se jedná. Právní normy z oblasti dopravy stanoví řadu povinností a omezení, která je při provozování přepravy osob nutno dodržovat. Za hlavní pramen legislativního zajištění bezpečnosti v dopravě považuji zejména Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) a vyhlášku Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., upravující smluvní přepravní podmínky.

V roce 2010 zemřelo na následky dopravních nehod v České republice (do 24 hodin po nehodě) 753 lidí. Tímto nedošlo k naplnění cíle vytyčeného Národní strategií bezpečnosti silničního provozu, tedy snížení počtu usmrcených osob do roku 2010 na 50% úroveň roku 2002 (650 osob). Nicméně pozitivním jevem je, že počet nehod se smrtelnými následky má klesající tendenci. Zvýšení bezpečnosti silničního provozu závisí na individuálním přístupu celé společnosti, netýká se jen dotčených institucí a úřadů. Dle mého názoru je povinností každého účastníka silničního provozu dbát na dopravní výchovu a zvyšovat tím jak bezpečnost svou, tak i ostatních. Největší důraz by měl být kladen na včasnou prevenci, než pozdní represí, jak se již uvádí v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu.

8. Seznam použitých zdrojů

KUBA , Adolf. *Jak přišli koně pod kapotu*. 1.vyd., Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1988.192 s. 31-003-88-05-109.

PAVLÍČEK, Kamil; KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost. Obecná část*. Praha : Police history, 2004. 199 s. ISBN 80-86477-24-X.

PAVLÍČEK, Kamil; KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost. Zvláštní část*. Praha : Police history, 2006. 351 s. ISBN 8086477-32-0.

Seznam legislativy

ČSN 73 6100. Názvosloví silničních komunikací.

SMĚRNICE KOMISE 2008/89/ES ze dne 24. září 2008 [online]. [cit. 2011-02-28].

Dostupný z WWW: < <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:257:0014:0015:cs:PDF>>

Zákon č. 129/2000 Sb., o krajích, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční osobní dopravu, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 513/1991 Sb., Obchodní zákoník.

Zákon č. 2/1969 Sb. o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České republiky, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 111/1994 Sb. ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla, ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích.

Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 175/2000 Sb., o přepravním řádu pro veřejnou drážní a silniční dopravu.

Internetové stránky a elektronické zdroje

BEZDĚKOVSKÝ, Jan. *Vývoj společné dopravní politiky* [online]. Institut pro evropskou politiku, 2000 [cit. 2010-03-15]. Dostupný na WWW:

<http://www.europeum.org/disp_article.php?aid=276>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013: Současný stav a východiska* [online]. [2010-03-17]. Dostupný na WWW:

<http://www.mdcr.cz/NR/rdoonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *GEPARDI – Generální plán rozvoje dopravní infrastruktury* [online] [cit. 2010-11-01]. Dostupný z WWW:

<<http://www.mdcr.cz/cs/Strategie/GEPARDI/GEPARDI.htm>>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu* [online]. 2005 [cit. 2010-11-01]. Dostupný z WWW:

<http://www.ibesip.cz/files/=240/Strategie_final_050526-1.pdf>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Ročenka dopravy 2008: Mezioborové srovnání přepravních výkonů osobní dopravy* [online]. 2009 [cit. 2011-03-01]. Dostupný z WWW: <http://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2008.pdf>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Ročenka dopravy 2009: Mezioborové srovnání přepravních výkonů osobní dopravy* [online]. 2010 [cit. 2011-03-08]. Dostupný z WWW: <http://sydos.cz/cs/rocenka-2009/rocenka/htm_cz/cz09_511000.html>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Ročenka dopravy 2008: Přeprava cestujících městskou hromadnou dopravou* [online]. 2009 [cit. 2011-03-01]. Dostupný z WWW:

<http://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2008.pdf>

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Ročenka dopravy 2008: Rozvoj dopravního sektoru v roce 2008* [online]. 2009 [2010-03-10]. Dostupný na WWW:

<<http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2008/index.html>>

- MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Ročenka dopravy 2009: Rozvoj dopravního sektoru v roce 2009* [online]. 2010 [cit. 2011-02-14]. Dostupný z WWW: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka-2009/rocenka/htm_cz/uvod.html>
- MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Strategie podpory dopravní obsluhy území* [online]. [2010-03-17]. Dostupný z WWW: <<http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/6EA851FA-958C-47EC-A206-BB2A914818C5/0/28IDS4Strategiekonecna.pdf>>
- MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Veřejná doprava* [online]. [2010-03-20]. Dostupný z WWW: <<http://www.mdcr.cz/cs/Verejna-doprava/Odbor-verejne-dopravy/>>
- POSPÍŠIL, Karel. Profil firmy [online]. Centrum dopravního výzkumu [2010-03-20]. Dostupný z WWW: <<http://www.cdv.cz/>>
- Přeprava. In *Wikipedie: otevřená encyklopedie* [online]. St. Petersburg(Florida): Wikimedia Foundation, 2001-, strana naposledy edit. 2009-8-3 [cit. 2010-05-24]. Dostupný z WWW: <<http://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=P%C5%99eprava&oldid=4256943>>
- Ředitelství silnic a dálnic ČR. *Silnice a dálnice v České republice 2009: Přehled délek silnic a dálnic v ČR k 1. 1. 2009* [online]. 2009 [cit. 2010-04-01]. Dostupný z WWW: <[http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/AE55C3DAD269424BC12575CB0050A3A7/\\$file/RSD2009cz.pdf](http://www.rsd.cz/rsd/rsd.nsf/0/AE55C3DAD269424BC12575CB0050A3A7/$file/RSD2009cz.pdf)>
- Seat-belts and child restraints: a road safety manual for decision-makers and practitioners. London, FIA Foundation for the Automobile and Society. 2009 [cit. 2010-10-22] s. 22. Dostupný z WWW: <http://www.fiafoundation.org/publications/Documents/seat_belt_manual_module_1.pdf>
- SKLÁDANÁ, Pavlína; AMBROS, Jiří; DONT, Milan. *Hodnocení českého bodového systému po roce fungování* [online]. Centrum dopravního výzkumu Brno, 2007 [cit. 2010-10-22]. Dostupný z WWW: <<http://www.czrso.cz/index.php?id=503>>
- Veřejná doprava. In *Wikipedie: otevřená encyklopedie* [online]. St. Petersburg(Florida): Wikimedia Foundation, 2001-, strana naposledy edit. 2010-8-11 [cit. 2010-09-18]. Dostupný z WWW: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Ve%C5%99ejn%C3%A1_doprava>

9. Přílohy

Příloha č. 1 - Následky řidičů a spolujezdců, kteří nepoužili bezpečnostní pás

Příloha č. 2 - Následky ve vozidle

Příloha č. 3 - Obsahová struktura pojetí aktivní bezpečnosti vozidel

Příloha č. 4 - Obsahová struktura pojetí pasivní bezpečnosti vozidel

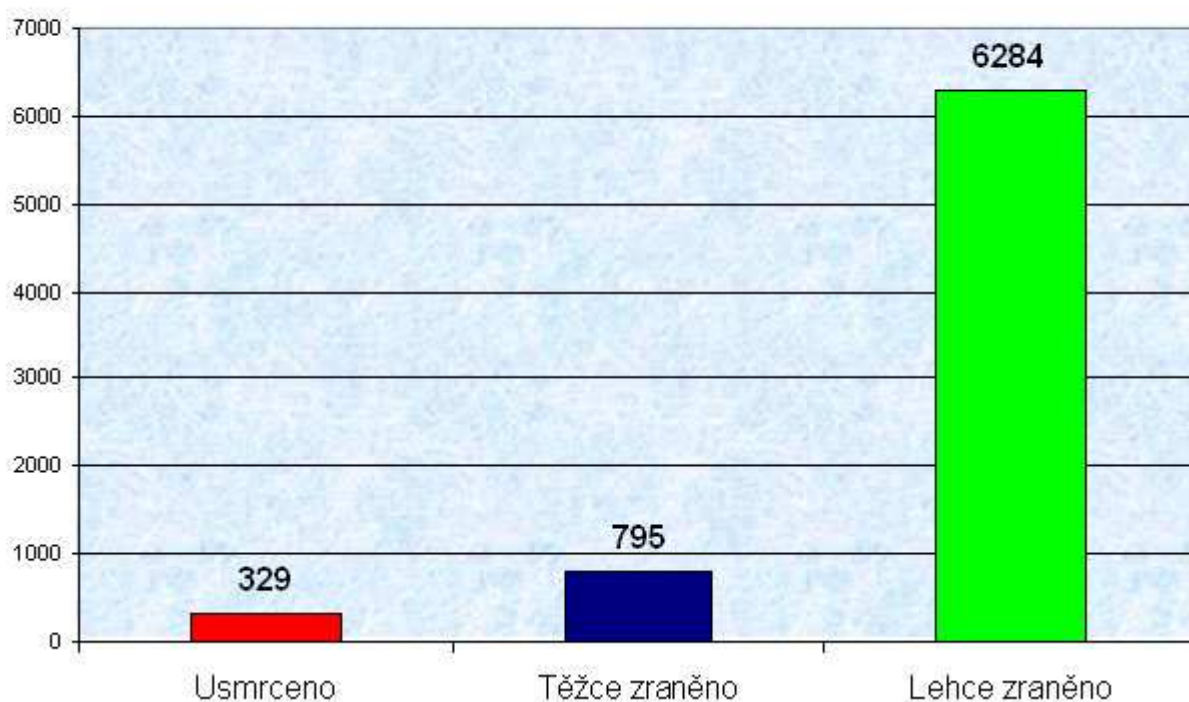
Příloha č. 5 - Přehled délek silnic a dálnic

Příloha č. 6 - Vývoj počtu obyvatel a počtu osobních automobilů

Příloha č.1 - Následky řidičů a spolujezdců, kteří nepoužili bezpečnostní pás

V roce 2007 zemřelo při dopravních nehodách v České republice 329 řidičů a spolujezdců, kteří nepoužili bezpečnostní pás nebo dětskou autosedačku. Dalších 795 řidičů a spolujezdců bylo těžce a 6 284 zraněno lehce.

**Následky řidičů a spolujezdců, kteří nepoužili bezpečnostní pás,
ČR, 2007**



Zdroj: www.ibesip.cz

Příloha č. 2 - Následky ve vozidle

Bez pásů	Usmrceno
Řidič	172
Spolucestující na předním sedadle	40
Spolucestující na zadním sedadle	39
Dítě bez autosedačky	1

Následky ve vozidle bez použití zádržných systémů, ČR, 2007

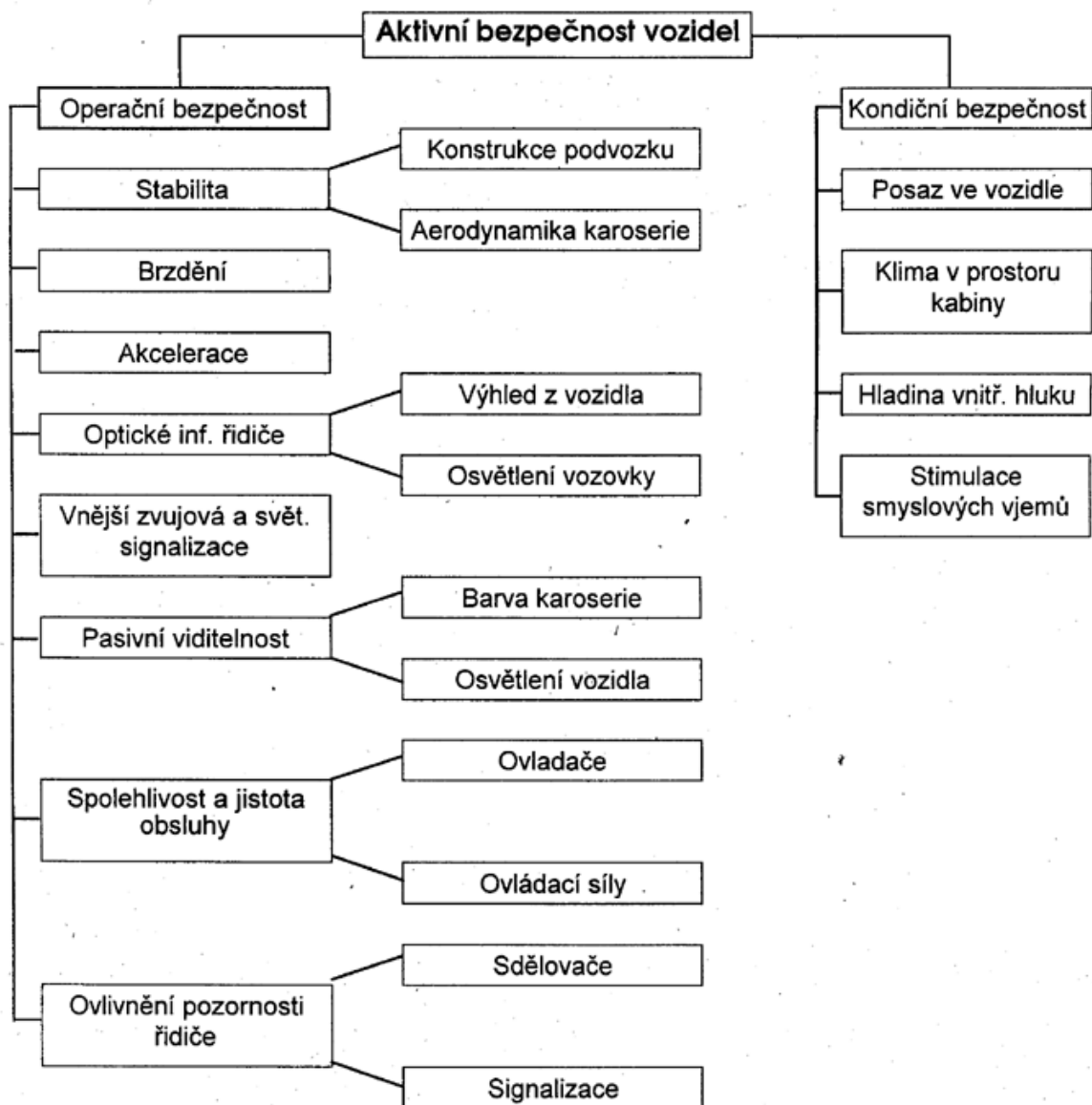


Bez pásů v obci	Usmrceno
Řidič	17
Spolucestující na předním sedadle	11
Spolucestující na zadním sedadle	3
Dítě bez autosedačky	0

Zdroj: www.ibesip.cz

Příloha č. 3 – Obsahová struktura pojetí aktivní bezpečnosti vozidel

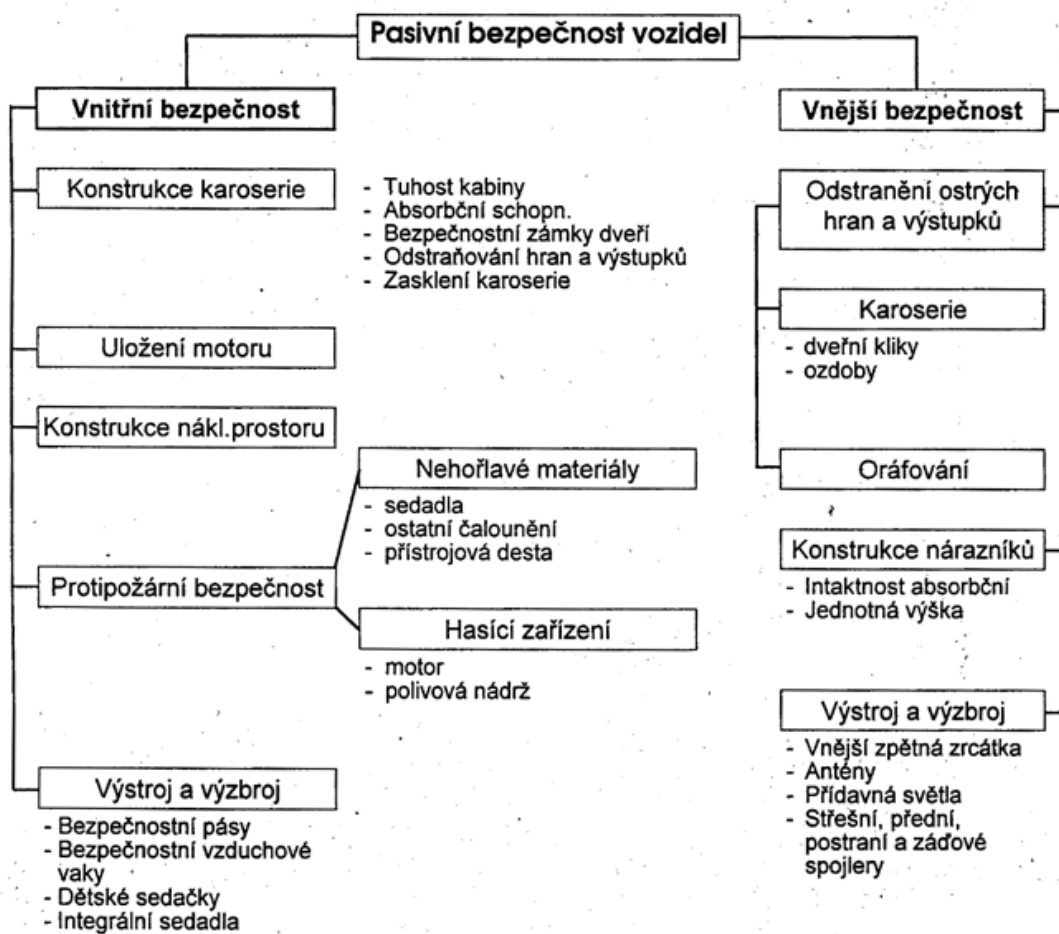
OBSAHOVÁ STRUKTURA POJETÍ AKTIVNÍ BEZPEČNOSTI VOZIDEL



Zdroj: PAVLÍČEK, Kamil; KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost. ZČ.*

Příloha č.4 – Obsahová struktura pojetí pasivní bezpečnosti vozidel

OBSAHOVÁ STRUKTURA POJETÍ PASIVNÍ BEZPEČNOSTI VOZIDEL



Zdroj: PAVLÍČEK, Kamil; KOPECKÝ, Zdeněk. *Dopravně bezpečnostní činnost. ZČ.*

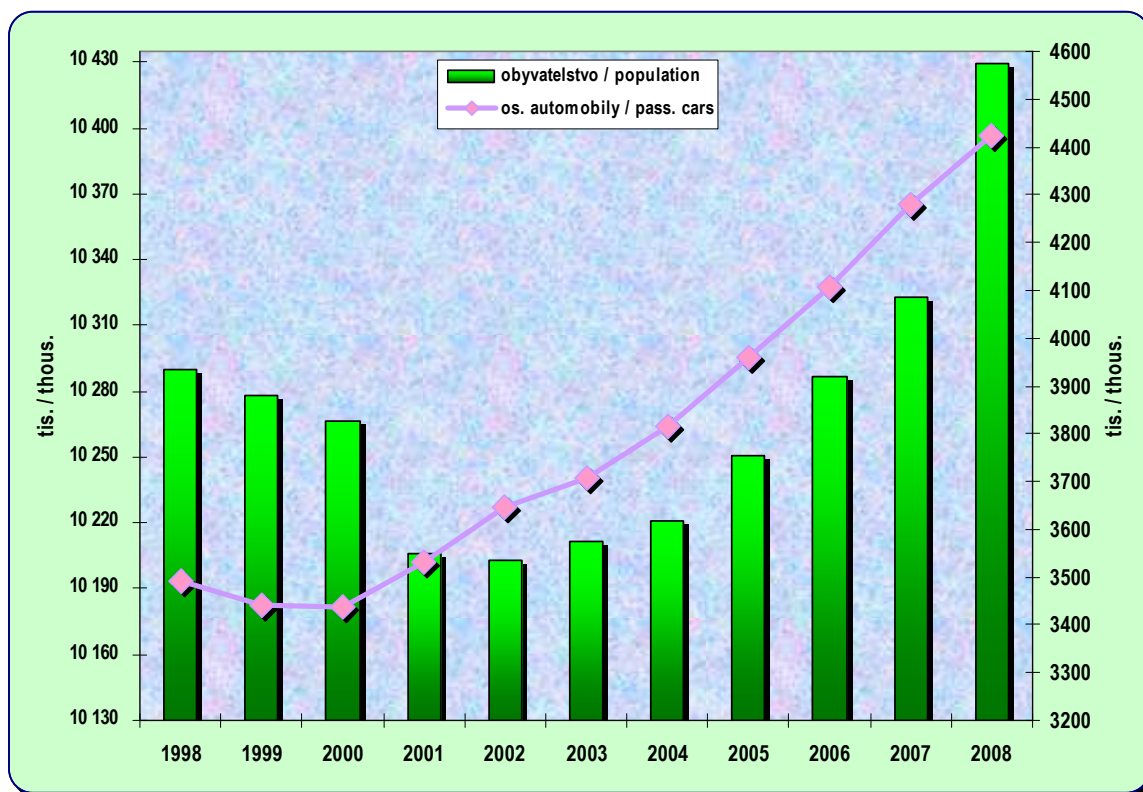
Příloha č. 5 - Přehled délek silnic a dálnic

Přehled délek silnic a dálnic v ČR k 1. 1. 2009

	Dálnice	Rychlostní	I. třída	II. třída	III. třída
Celkem					
	silnice (bez rychlostních)				
název	délka [km]	délka [km]	délka [km]	délka [km]	délka [km]
HLAVNÍ MĚSTO PRAHA	10,600	20,962	10,915	30,376	72,853
KRAJ STŘEDOČESKÝ	194,241	140,520	655,468	2 368,037	9 613,190
KRAJ JIHOČESKÝ	15,481		661,177	1 635,687	6 131,542
KRAJ PLZEŇSKÝ	109,238		420,140	1 512,221	5 129,677
KRAJ KARLOVARSKÝ		14,828	211,670	486,610	2 043,924
KRAJ ÚSTECKÝ	52,568	7,043	484,187	901,318	4 198,910
KRAJ LIBERECKÝ		22,243	310,369	486,680	2 427,729
KRAJ KRÁLOVÉHRADECKÝ	16,077		437,277	894,235	3 765,841
KRAJ PARDUBICKÝ	8,152		457,821	909,253	3 596,679
KRAJ VYSOČINA	92,625		424,617	1 629,987	5 093,332
KRAJ JIHOMORAVSKÝ	134,349	28,426	417,947	1 474,724	4 492,911
KRAJ OLOMOUCKÝ	22,240	90,925	350,099	923,556	3 572,755
KRAJ ZLÍNSKÝ	7,240	2,742	336,630	573,935	2 120,517
KRAJ MORAVSKOSLEZSKÝ	27,721	32,001	671,724	765,641	3 393,766
Celkem	690,532	359,690	5 850,041	14 592,260	5553,626

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Silnice a dálnice v České republice 2009, základní údaje a délky [online], s.3

Příloha č. 6 - Vývoj počtu obyvatel a počtu osobních automobilů



Zdroj: Ročenka dopravy 2008