

# HISTORICKÉ ASPEKTY PROCESU KONSTITUOVÁNÍ DOPRAVNĚ BEZPEČNOSTNÍ ČINNOSTI

Vážený pane předsedo, vážená habilitační komise, vážení přítomní,

dovolte mi, abych zde přednesl přednášku na téma „Historické aspekty procesu konstituování dopravně bezpečnostní činnosti“. Cílem mé přednášky je pro krátký časový úsek pouze nastínit a v některých případech i demonstrace hlavních historických aspektů, které svým vývojem a obsahem utvářely a strukturalizovaly dopravně bezpečnostní prostředí a to **ve svém širším a užším pojetí**. Přednáška má rovněž upozornit na některé výrazné osobnosti, které svým celoživotním dílem a systémovými přístupy významně přispěly ke konstituování této bezpečnostní oblasti, o kterých se domnívám, že zde mají své neopominutelné místo.

Jestliže zde v tomto nástinu hodlám ukázat na některé historické aspekty procesu konstituování dopravně bezpečnostní činnosti, je nezbytné vymezit nosné poznatkové a systémové okruhy, které měly a i dnes mají přímý vliv na utváření a fungování procesu, kterým dopravně bezpečnostní činnost v širokém společenském pojetí zesporu je. Jedná se především o:

- Utváření mezinárodní právní úpravy bezpečnosti silničního provozu.
- Geneze příčin a následků silniční dopravní nehodovosti.
- Vznik dopravně bezpečnostního aparátu a jeho složek.
- Uplatňování výzkumných metod a základů aplikovaných věd.
- Významné osobnosti v rámci utváření systému dopravně bezpečnostní činnosti.
- Základy strategických metod – prevence a represe.

## KOMPARATIVNÍ POHLED A PŘÍNOSY PRO SOUČASNOST

Dopravně bezpečnostní činnost vznikla na základě společenské objednávky, která vyžadovala specifickou veřejnou ochranu majetku a osob v nově se tvořícím prostředí, **které později budeme nazývat dopravním**. Toto prostředí bylo a je utvářeno a formováno trvale rostoucí celospolečenskou motorizací.

Řešený problém historické kontinuity se současným stavem, nelze demonstrovat pouze na vývojové fázi jednotlivého státního celku či území, ale je nutno problém demonstrovat v celosvětovém a především **již tehdy v Evropském kontextu**.

Přednáška by měla ukázat na základy, které mají i pro současné zkoumání dané oblasti svůj význam a obsahový potenciál, který není ani dnes v rámci zkoumaných metod, forem a prostředků zcela vyčerpán a je v mnoha směrech podnětný.

Jestliže můžeme uvedený proces chápat jako historický vývoj určitého systémového procesu (**byť z počátku vznikajícího ne zcela koncepčně a do značné míry i neuvědoměle**) a to od samého počátku v širším pojetí – legislativa, řidič, vozidlo, komunikace, dostaneme se k mezinárodním souvislostem a právním vztahům v rámci úmluv o provozu vozidel, tedy k okruhu mezinárodní právní úpravy bezpečnosti silničního provozu se zásadním dopadem na státy, které k úmluvám přistoupily. Mezi nejvýznamnější úmluvy patří:

### Mezinárodní smlouva o jízdě automobily

– Paříž 1909 („1.Pařížská úmluva“).

### Mezinárodní úmluva o jízdě motorovými vozidly

– Paříž 1926 („2.Pařížská úmluva“).

### Mezinárodní úmluva o jednotné silniční signalizaci

– Ženeva 1931

Nalézáme zde první okruhy mezinárodních ustanovení, které si kladou za cíl zajistit bezpečnost nového, vyvíjejícího se dopravního prostředí a také jej postupně upravit a vymezit. Speciální dopravně bezpečnostní služby tak získávají první právní okruhy činnosti a právní oporu v rámci dohledu na silniční provoz. Ty lze pojmenovat jako:

- silniční dopravní značení a pravidla silničního provozu,
- podmínky způsobilosti vozidel k provozu na silnicích,
- oprávnění řidičů k řízení,
- stav a údržba pozemních komunikací,
- zásady a postupy šetření silničních dopravních nehod,
- sankce při porušování zákonných dopravně bezpečnostních ustanovení,
- evidence – rejstříky řidičů, vozidel, řidičských průkazů, čísel, aj.

Uvedené okruhy specifických činností již nelze zajišťovat běžným dohledem na veřejný pořádek zajišťovaným obecní policií, četnictvem a státní uniformovanou policií.

Je tedy nezbytné odpovědět na otázku, proč se vlastně stala tato problematika natolik významnou, že společnost přistoupila k organizačním a strukturálním změnám svého bezpečnostního systému a to v řadě vyspělých států světa. Proto, že společnost začala být výrazným způsobem ohrožována ve své bezpečnosti a to právě její motorizací.

Tím se dostáváme k hlavnímu negativu ohrožujícímu bezpečnost a to k silniční dopravní nehodovosti. Tento hlavní negativní dopad motorizace od samého počátku vývoje dopravní bezpečnosti **má**

### rozhodující význam pro vývoj dopravně bezpečnostní činnosti v širším i užším pojetí.

Geneze silniční dopravní nehodovosti je od samého počátku přímo závislá na narůstajících počtech motorových vozidel, na jejich nedokonalém technickém vybavení a na nepřipravenosti ostatních, nemotorových účastníků provozu. **S dopravní nehodovostí souvisí i stav pozemních komunikací, které nebyly stavěny pro provoz motorových vozidel, oproti např. USA, které budovaly svoji silniční síť paralelně s probíhající motorizací.**

#### Počty vozidel v Praze mezi roky 1920–1938:

1934	23 000
1935	26 000
1936	30 000
1937	39 000

Zkoumáním této problematiky lze vysledovat i hlavní příčiny dopravních nehod, mezi nimiž významné místo zaujímá požití alkoholu před i během řízení vozidla a technická způsobilost k jejich provozu. Na dopravní nehodovost je v historickém období poloviny třicátých let 20. století vázána i řada výzkumných prací, odborných statí a hypotéz v rámci vývoje bezpečnosti provozu týkající se lidského činitele, z nichž některá se úspěšně prosadila do tehdejší dopravně bezpečnostní praxe. Jmenujme např. psychotechnická vyšetření a zkoušky řidičů veřejné dopravy v Praze, od r. 1928. (*Dnes se opět objevují v novele zákona o provozu na pozemních komunikacích*).

Dopravní nehodovost a její úspěšné šetření je dále přímo závislé na vývoji bezpečnostních služeb, které se touto činností speciálně zabývají. Lze konstatovat že zásady a metodické postupy při šetření dopravních nehod jsou od samého počátku na velmi dobré úrovni, vystihující všechny požadavky pro šetření a od současných postupů se (vyjma technických prostředků pro dokumentování nehody) výrazně neliší.

Neodkladná prvotní opatření:

- uzavření místa nehody v co největším okruhu,
- zvážit možnost odklonu dopravy,
- přivolání lékaře v případě zranění osob,
- jednání v případě uniknutí pachatele nehody.

Počáteční neodkladné úkony podle rukověti četnictva:

- ohledání místa nehody,
- ohledání silostrojů,
- zjištění zda řidič nebyl pod vlivem alkoholu,
- zjištění stavu počasí,

- zjištění stavu silnice,
- zjištění svědků dopravní nehody.

Třetím okruhem tedy bude – po určitém historickém odstupu – formování speciálních bezpečnostních složek a institucí, které se dopravně bezpečnostní činností budou zabývat s oporou určité zvláštní právní úpravy, budeme tedy hovořit o dopravně bezpečnostní činnosti v užším pojetí, tedy o této činnosti rozvíjené prostřednictvím bezpečnostních sborů v rámci celé řady Evropských států. Jako ilustrace může sloužit zřízení dopravní policie v Irsku v r. 1926 za účelem řízení a dohledu na silniční provoz. Do roku 1937 neměla jedinou dopravní nehodu z vlastní viny.

V tehdejší Československu se jednalo o složky státní uniformované policie (Dopravní stráž, od r. 1919) a četnictva (Četnické pátrací stanice a později, od r. 1935 i Četnické silniční kontrolní stanice od r. 1928). V rámci zkoumání obsahu činnosti těchto složek můžeme vysledovat vývoj sil a prostředků dopravně bezpečnostní činnosti.

Dalším sledovaným okruhem je oblast vědy a výzkumu. Významnou roli ve zkoumané oblasti od samého počátku sehrávala aplikovaná psychologie (psychotechnické zkoušky řidičů), statistika (*ve statistických ročních rozbořech dopravních nehod v Praze*) a pedagogika v podobě dopravní výchovy. V neposlední řadě je nutno jmenovat právní vědu v rámci tvorby dopravně bezpečnostní právní úpravy. **První otištěné návrhy zákonů o provozu vozidel z počátku dvacátých let vypovídají svým obsahem a rozsahem o již tehdy uplatňovaném systémovém a komplexním pojetí těchto zvláštních zákonů** a tím i o vnímání dopravní bezpečnosti v co nejširším pojetí (*např. návrh zákona z r. 1920*).

Na tomto místě přednášky bych rád jmenoval čtyři významné osobnosti: Dr. Josefa Váňu – zakladatele dopravní psychologie a vrchního policejního radu Josefa Přádu – zakladatele dopravní stráže jako specializovaného útvaru uniformované státní policie, její motorizace a současně zpracovatele prvních systematicky vedených statistických rozborů dopravní nehodovosti. Dopravní úřad Pražského policejního ředitelství s jeho komplexní náplní dopravně bezpečnostních činností je hmatatelným výsledkem jeho celoživotního tvůrčího, diplomatického a organizačního úsilí. Souhrnné údaje jsou uvedeny v tab. 1.

*Z uvedeného porovnání je patrné, že přes nárůst počtu vozidel v roce 1933 o 58% oproti roku 1928, počet nehod stoupl v roce 1933 pouze o 462 nehod a naopak počet zranění s následkem smrti klesl ze 42 na 35, tedy o 7 případů.*

**Tab. 1 Vybrané statistické údaje o dopravních nehodách v Policejním obvodu Velké Prahy, zpracované Josefem Přádem**

Počty evidovaných motorových vozidel v Praze k 31. 12.	Počet dopravních nehod s účastí motorového vozidla	Počet nehod s usmrcením	Dopravní nehody zaviněné řidičem	
1928:	14 324	9 092	42	5 807
1929:	17 991	10 216	48	5 896
1930:	21 621	9 730	53	6 036
1931:	24 466	10 340	48	6 126
1932:	19 475	9 740	52	6 044
1933:	22 755	9 554	35	5 615

### DOPRAVNÍ ÚŘAD PRAŽSKÉHO POLICEJNÍHO ŘEDITELSTVÍ A JEHO DOPRAVNĚ BEZPEČNOSTNÍ ČINNOSTI V ROCE 1937

Činnosti:

- řízení dopravy a provozu Velké Prahy,
- provádění ustanovení tehdejší právní úpravy,
- dodržování předpisů uličního a jízdního řádu,
- **ústřední evidence** přejezdů hranic cizozemskými motorovými vozidly,
- **ústřední evidence** odepřených a odňatých řidičských průkazů,
- rejstříky řidičů a motorových vozidel,
- vyjádření o spolehlivosti a zachovalosti k žádostem o autodopravní koncese a licence,
- statistika dopravních nehod,
- periodické prohlídky řidičů a motorových vozidel pro veřejnou dopravu osob.

Třetí osobností je potom min. rada Dr. Josef Jílek, reorganizátor četnictva a zakladatel jeho motorizace, a speciální složky – Četnických silničních kontrolních stanic. V pedagogice je nutno jmenovat zakladatele systémového pojetí dopravní výchovy a současně plošně chápané prevence bezpečnosti silničního provozu, Franka Alexandra Elstnera, učitele, spisovatele a cestovatele, významného iniciátora a propagátora nových metod a prostředků v dopravně bezpečnostní činnosti.

Je však důležité poznání, že se u těchto tvůrčích osobností často jedná o zakladatele vědního oboru, nebo aplikované vědy, často s mezinárodním významem a uznáním, s rozsáhlým publikačním a mediálním významem.

Dostáváme se k utváření základů obou strategických metod – prevence a represe.

Obě tyto metody můžeme bezpečně vysledovat v jejich historických základech a v postupném rozvoji jejich jednotlivých forem.

Avšak první metodou, která byla uplatňována v rámci dopravně bezpečnostní činnosti byla metoda represe. Ta byla uplatňována z počátku pouze jednostranně a to pouze proti jedné skupině účastníků silničního provozu, především proti řidičům silničních motorových vozidel, také však v menší míře i proti vozkům a kočím, tedy řidičům vozidel nemotorových, popřípadě i proti cyklistům.

Metoda prevence, byť v historických počátcích vzniku dopravně bezpečnostní činnosti nebyl tento termín ještě znám (oproti např. dopravní výchově), vznikla z bezprostředních potřeb výchovy především nemotorových účastníků provozu, především chodců.

Neznalost možností řidiče motorového vozidla a technických vlastností vozidla způsobovala značné množství dopravních nehod vozidel s účastí chodce (viz tab. 2).

*Z uvedeného statistického srovnání je patrná neúměrně vysoká nehodovost chodců ve velkoměstském prostředí v předválečném období (1/3 všech nehod), z toho většina nehod je chodci přímo zaviněná.*

*Uvedené statistické údaje potvrzují nutnost rychlé a účinné prevence, cíleně směřované do této skupiny účastníků silničního provozu.*

*Komparace se současným obdobím zřetelně vypovídá o účinnosti všech dopravně bezpečnostních opatřeních provedených za dané historické období, včetně účinných forem a prostředků policie realizovaných v rámci dohledu na silniční provoz.*

Lze říci, že prevence se z počátku rozvíjela především ve vztahu k dětem a mládeži ve formě výchovně vzdělávacího působení automotoklubů, dopravní policie a školní výuky, která byla v řadě států Evropy (např. v Holandsku) prováděna ve formě povinného vyučovacího předmětu a tak jako i dnes, s policejní aktivní účastí.

Paralelně se však s výchovou chodců seznamovaly s tímto novým prostředím i samotné policejní a četnické dopravní služby – výuka řízení dopravy, pravidel provozu a vozidel. Lze říci, že prevence reagovala až na již vzniklé problémy, nikoli tedy v předstihu na problémy očekávané, což ale nastalo v pozdějším období.

Z teoretického hlediska tedy nešlo v první fázi o funkci předcházení, neboť nebezpečné jevy v motorizovaném dopravním prostředí již existovaly a společnost s nimi nepočítala a nebyla na ně ani připravena. Nelze tedy na počátku vývoje prevence a represe v žádném případě hovořit o vyrovnanosti obou metod.

V dalším vývoji prevence v oblasti dopravně bezpečnostní činnosti však již lze hovořit o výchovném opatření plošném, výběrovém i specifickém. Do dopravně bezpečnostní prevence jsou zapojena masmédia (tisk, rozhlas, film). Uvedené příklady jsou jistými mezníky v rámci rozvoje účinné plošné prevence, s cílem působení na širokou veřejnost:

- **Bezpečnost především – Safety First (1925 – Anglie, USA, pobočky v dalších zemích i v Československu).**
- **Výstavy dopravní bezpečnosti (1935, 1939 – Praha).**
- **Týden dopravní bezpečnosti (1935 – Praha).**
- **Otevřte oči v silničním provozu (1938 – Berlín).**

**V řešení přestupků:** represe – historicky velmi omezená – v roce 1931 je zákonem uplatněn první sazebník pokut za přestupky předpisů o jízdě motorovými vozidly pro policii, četnictvo i pro obecní policii, blokové řízení, zadržení vůdčího listu na místě. Prevence – neexistovala v podobě jako dnes – bodový systém,

**Tab. 2 Historická komparace dopravní nehodovosti chodců v Praze**

Rok	Počet registrovaných vozidel	Počet nehod			Celkem usmrčených osob
		celkový počet	toho s účastí chodce	zaviněných chodci	
1929	17 991	10 216	3 242	2 899	48
1930	21 621	9 730	3 135	2 147	53
1933	22 755	9 554	3 028	2 677	35
2000	559 000	40 560	966	531	73
2001	562 000	34 195	1 043	470	63

řidičské průkazy na zkušební dobu, omezení rychlosti u řidičů s krátkou dobou řidičské praxe, aj.

Závěrem můžeme z uvedeného okruhu aspektů vydedukovat některé charakteristické základní historické prvky bezpečnosti silničního provozu, které postupně dalším vývojem utváří – z počátku neuvědoměle a později uvědoměle – dopravně bezpečnostní systém, který se dále systémově strukturalizuje a trvale vyvíjí. Jedná se především o:

- **historickou integraci mezinárodní právní úpravy v podobě úmluv a dohod** o silničním provozu, transformovaných do právní úpravy jednotlivých států v podobě zvláštních zákonů a nařízení, včetně silničního dopravního značení,
- **vliv plnění těchto úmluv na vznik speciálních bezpečnostních složek** s taxativně vymezeným, zcela specifickým obsahem své činnosti, s vazbou oprávnění na příslušnou právní úpravu,
- **úsilí o eliminaci rostoucí silniční dopravní nehodovosti** se zapojováním dalších státních institucí a nestátních klubů, spolků, sdružení a samospráv s využitím již cíleně zaměřených účinných strategických metod – prevence a represe,

- **zapojování vědy a výzkumu**, byť v omezené míře, jako významného prostředku ke zvyšování účinnosti dopravně bezpečnostní činnosti v širším pojetí,
- **významné osobnosti**, jejichž vědecký, pedagogický a organizační přínos znamenal rozhodující posun v oblasti dopravně bezpečnostní problematiky s výrazným vlivem i v současném období,
- **přínosy pro konstituování této dopravně bezpečnostní činnosti jako policejní vědní oblasti s ověřeným historickým základem** a vývojem i s případným možným využitím některých historicky prověřených metod, prostředků a opatření.

Tímto závěrem bych přednášku ukončil a děkuji Vám za pozornost.

## Různé

### ZE SOUDNÍCH SÍNÍ A PŘEDSÍNÍ

*Je to pravda, pane doktore, že pokud někdo zemře ve spánku, neví o tom až do rána?*

*Váš nejmladší syn, ten dvacetiletý, kolik je mu let?*

*Byl jste přítomen, když byl porýzen váš snímek?*

*Byl jste sám, či o samotě?*

*Byl jste to vy, nebo váš mladší bratr, kdo byl zabit ve válce?*

*Zabil vás?*

*Jak daleko od sebe byla vozidla v okamžiku nárazu?*

*Chápu to tak, že jste tam zůstal až do svého odchodu?*

*Kolikrát jste spáchal sebevraždu?*

*Otázka: „Takže datum početí vašeho dítěte bylo pátého srpna?“*

*Odpověď: „Ano.“*

*Otázka: „A co jste v tu dobu dělala?“*

*Otázka: „Takže ona měla tři děti?“*

*Odpověď: „Ano“*

*Otázka: „Kolik mezi nimi bylo chlapců?“*

*Odpověď: „Žádný.“*

*Otázka: „Byla mezi nimi nějaká děvčata?“*

*Otázka: „Vy jste podnikl poměrně dalekou svatební cestu, že?“*

*Odpověď: „Ano, jel jsem do Ameriky, paní soudkyně.“*

*Otázka: „A vzal jste s sebou svou novou ženu?“*

*Otázka: „Jak bylo ukončeno vaše první manželství?“*

*Odpověď: „Smrtí.“*

*Otázka: „A či smrtí došlo k ukončení manželství?“*

*Otázka: „Můžete tu osobu popsat?“*

*Odpověď: „Byl střední výšky a měl plnovous.“*

*Otázka: „A šlo o muže či ženu?“*

*Otázka: „Doktore, kolik pitev jste vykonal na mrtvých?“*

*Odpověď: „Všechny mnou vykonané pitvy byly vykonány na mrtvých.“*

*Otázka: „Jste kvalifikován k podávání vzorku moči?“*

*Odpověď: „Odmalička.“*

*Otázka: „Doktore, než jste započal pitvu, zkontroloval jste tep?“*

*Odpověď: „Ne“*

*Otázka: „Zkontroloval jste krevní tlak?“*

*Odpověď: „Ne“*

*Otázka: „Zkusil jste nalézt známku dechu?“*

*Odpověď: „Ne“*

*Otázka: „Takže, je možné, že při započetí pitvy byla pacientka stále naživu?“*

*Odpověď: „Ne“*

*Otázka: „Jak si můžete být tak jist?“*

*Odpověď: „Protože její mozek ležel ve sklenici na mém stole.“*

*Otázka: „Nicméně, je i přesto možné, že byla stále naživu?“*

*Odpověď: „Je možné, že byla stále na živu a vydělávala si jako právnička.“*