

**VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH
STUDIÍ, Z. Ú., ČESKÉ BUDĚJOVICE**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

**DOPRAVNĚ BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ
VE MĚSTĚ MILEVSKU**

Autor práce: Iveta Jelínková
Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě
Forma studia: Kombinovaná
Vedoucí práce: Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D.
Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

2020

VYSOKÁ ŠKOLA EVROPSKÝCH A REGIONÁLNÍCH STUDIÍ, z. ú.
Žižkova tř. 6, 370 01 České Budějovice

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Jméno a příjmení studenta: Iveta Jelínková

Studijní program: Bezpečnostně právní činnost
Studijní obor: Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě
Forma studia: Kombinovaná
Místo studia: České Budějovice

Název bakalářské práce: Dopravně bezpečnostní opatření ve městě Milevsku

Název bakalářské práce v anglickém jazyce: Traffic Safety Measures in the City of Milevsko



Katedra: Katedra právních oborů a bezpečnostních studií

Vedoucí bakalářské práce (jméno a příjmení, titul): Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D.




Datum zadání bakalářské práce (měsíc, rok): listopad 2019

Cíl bakalářské práce:

Hlavním cílem bakalářské práce je zhodnocení vybraných dopravně bezpečnostních opatření ve městě Milevsku. Vedlejším cílem je charakteristika dopravně bezpečnostních opatření.

Student: Iveta Jelínková	27.11.2019	
Vedoucí práce: Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D.	27.11.2019	

Schvaluji zadání bakalářské práce:

Vedoucí katedry: doc. JUDr. Roman Svatoš, Ph.D.	9.12.19	
Prorektorka pro studium a vnitřní záležitosti: RNDr. Růžena Ferebauerová	10.12.19	
Pověřený rektor: doc. Ing. Jiří Dušek, Ph.D.	16.12.2019	



Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracovala samostatně, na základě vlastních zjištění a s použitím odborné literatury a materiálů uvedených v seznamu použitých zdrojů.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce v elektronické podobě ve veřejně přístupné části infodisku VŠERS, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky vedoucího a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce systémem na odhalování plagiátů.

.....

Velmi děkuji vedoucímu bakalářské práce Mgr. Štěpánu Kavanovi, Ph.D., za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce. Obrovské díky patří i mé úžasné rodině, manželovi Jiřímu a synům Davidovi a Danielovi, za jejich trpělivost a porozumění. Také děkuji Ing. Vladimíře Štorkové, která mi věřila a dodala mi odvahu přihlásit se na vysokou školu a po celé tři roky našeho společného studia mi byla velkou oporou.

ABSTRAKT

JELÍNKOVÁ, I. *Dopravně bezpečnostní opatření ve městě Milevsku: bakalářská práce*. České Budějovice: Vysoká škola evropských a regionálních studií, 2020. 97 s. Vedoucí bakalářské práce: Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Klíčová slova: bezpečnost, bezpečnostní opatření, dopravní přestupek, měření rychlosti, provoz na pozemních komunikacích, silniční doprava.

Bakalářská práce je zaměřena na možná bezpečnostní opatření ve městech a obcích, která vedou ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích. Z metodologického hlediska byla pro dosažení cíle využita rešerše, analýza, syntéza, statistické zpracování dat a polostrukturovaný rozhovor.

V teoretické části jsou vymezeny základní pojmy, právní normy vztahující se k bezpečnosti na pozemních komunikacích, charakteristika vybraných dopravně bezpečnostních opatření ve městech a obcích a některé přestupky v dopravě. Dále vysvětluje propojení veřejné správy a správního práva s dopravně bezpečnostními opatřeními.

V praktické části autorka práce popisuje na základě místního šetření vybraná dopravně bezpečnostní opatření, která byla v rámci rekonstrukcí provedena ve městě Milevsku a jeho místní části, v obci Velká. Pro zajímavost je uvedena statistika četnosti přestupků z úsekového měření v místní části Velká za období 2016–2019. Součástí bakalářské práce je rozhovor s místostarostou města Milevska a komisařem Dopravního inspektorátu PČR Písek, ve kterém reagují na otázky ohledně dopravní bezpečnosti v Milevsku.

ABSTRACT

JELÍNKOVÁ, I. *Traffic Safety Measures in the City of Milevsko: Bachelor Thesis*. České Budějovice: The College of European and Regional Studies, 2020. 97 p. Supervisor: Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D.

Key words: safety, safety measures, traffic offense, speed measurement, road traffic, road transport.

The bachelor thesis focuses on possible safety measures in towns and villages, which lead to increase of road safety on roads. From a methodological point of view, research, analysis, synthesis, statistical data processing and semi-structured interview were used to achieve the goal.

The theoretical part defines the basic concepts, legal standards related to road safety, characteristics of selected traffic safety measures in cities and municipalities and some traffic offenses. It also explains the link between public administration and administrative law with traffic safety measures.

In the practical part, based on local investigation, the author describes selected traffic safety measures, which were carried out in the town of Milevsko and its local part, in the village Velká, as part of the reconstructions. For the sake of interest, statistics on the frequency of offenses from the sectional measurement in the part of Velká from 2016 to 2019 are provided. The part of the thesis is an interview with the Deputy Mayor of Milevsko and the Commissioner of the Transport Inspectorate of the Police of the Czech Republic, in which they respond to questions about traffic safety in Milevsko.

Obsah

Úvod.....	9
1 Cíl a metodika bakalářské práce	11
2 Doprava a bezpečnost – teoretické vymezení	13
2.1 Vymezení základních pojmů	14
2.2 Legislativní dokumenty	16
2.3 Charakteristika vybraných dopravně bezpečnostních opatření ve městech a obcích	19
2.4 Veřejná správa	26
2.4.1 Správní právo	27
2.5 Přestupky v dopravě a jejich zpracování správním orgánem	29
2.5.1 Vybrané dopravní přestupky	31
2.5.2 Zpracování přestupků z úsekového měření.....	33
2.6 Veřejnoprávní smlouvy	35
3 Vybraná dopravně bezpečnostní opatření v Milevsku	38
3.1 Vybudování nové křižovatky v ulici Jeřábkova	38
3.2 Zrušení přechodu pro chodce na silnici č. I/19 „U Madety“	41
3.3 Zrušení a posunutí přechodu pro chodce na náměstí Edvarda Beneše.....	45
3.4 Okružní křižovatka „U Viaduktu“	47
3.5 Stavební úprava přechodu pro chodce v místě průsečné křižovatky ulic Nádražní, Blechova a Tyršovo náměstí	49
3.6 Křižovatka ulic Československých legií a Blanická	54
3.7 Dopravně bezpečnostní opatření v místní části Velká	56
3.7.1 Vývoj počtu přestupků z úsekového měření za období 2016–2019 v místní části, v obci Velká.....	59
3.7.2 Úsekové měření v městysi Bernartice a v obci Hrejkovice	64
4 Vlastní šetření a jeho vyhodnocení	67
4.1 Polostrukturované rozhovory	67

4.2	Diskuze	73
	Závěr	76
	Seznam použitých zdrojů	80
	Seznam zkratk	87
	Seznam obrázků	88
	Seznam grafů.....	89
	Přílohy	89

Úvod

Bakalářská práce je zaměřena na dopravně bezpečnostní opatření ve městech a obcích, která vedou ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích. Autorka hodnotí provedená dopravně bezpečnostní opatření konkrétně ve městě Milevsku a jeho místní části, v obci Velká.

Hlavním cílem bezpečnosti silničního provozu je předcházet nebo zmírňovat následky dopravních nehod. Jedním z negativních faktorů, který nepříznivě ovlivňuje bezpečnost pohybu chodců, je vysoká rychlost silničních vozidel. Nejdříve je potřeba analyzovat konkrétní nedostatky a riziková místa na pozemních komunikacích a poté připravit nejvhodnější a nejefektivnější návrh dopravně bezpečnostního opatření na jejich odstranění.

Se stále narůstající dopravou roste i agresivita některých řidičů, neochota pomoci druhému v krizové situaci a celkově uspěchaná doba má za následek mnoho obětí na životech. Ani sebelepší bezpečnostní opatření však nezabrání vzniku nehody, pokud my jako účastníci silničního provozu nebudeme dodržovat pravidla slušného chování a nebudeme ohleduplní k ostatním účastníkům. Nedílnou součástí bezpečnosti silničního provozu na pozemních komunikacích je i vzdělávání osob různých věkových kategorií v oblasti dopravní výchovy.

V teoretické části jsou vymezeny základní pojmy obsažené v této práci, právní normy vztahující se k bezpečnosti na pozemních komunikacích, charakteristika vybraných dopravně bezpečnostních opatření ve městech a obcích a některé přestupky v dopravě. Dále vysvětluje propojení veřejné správy a správního práva s dopravně bezpečnostními opatřeními.

Praktická část je zaměřena na dopravně bezpečnostní opatření ve městě Milevsku a jeho místní části, v obci Velká. V této místní části bylo nainstalováno zařízení na úsekové měření rychlosti z důvodu zvýšení bezpečnosti v obci, kterou rozděluje velmi frekventovaná silnice. Město Milevsko je obec s rozšířenou působností a právě místní městský úřad jako správní orgán řeší problematiku dopravních přestupků. Součástí práce je statistika četnosti přestupků z úsekového měření v místní části Velká za období 2016–2019. Pro zajímavost autorka práce připojuje vývoj přestupků z úsekového měření dalších dvou obcí, Bernartice a Hrejkovice, které byly osazeny těmito radary teprve nedávno (v průběhu roku 2019). Avšak i zde je vidět, že tento způsob opatření za relativně

krátkou dobu zlepšil bezpečnost silničního provozu v těchto obcích. I tyto přestupky zpracovává Městský úřad Milevsko na základě uzavřených veřejnoprávních smluv s dotčenými obcemi.

1 Cíl a metodika bakalářské práce

Hlavním cílem bakalářské práce je zhodnocení vybraných dopravně bezpečnostních opatření ve městě Milevsku. Vedlejším cílem je charakteristika dopravně bezpečnostních opatření.

Z metodologického hlediska byla pro dosažení cíle využita rešerše, analýza, syntéza, statistické zpracování dat a polostrukturovaný rozhovor.

Rešerše znamená různá vyhledávání, pátrání, šetření, ověřování získaných faktů a údajů dle dostupných literárních zdrojů¹. V bakalářské práci byly využity informace z odborné literatury, ze zákonů, českých státních norem, ale také z článků odborných časopisů a místních novin. Dalo by se říci, že toto téma je celkem dobře zastoupeno v literatuře a není problém s její dostupností.

Analýza představuje rozdělení celku na jednotlivé části (rozběr, rozklad), postup zkoumání od abstraktního ke konkrétnímu, hledání příčin a souvislostí mezi nimi². Pro zajištění co největší bezpečnosti všech účastníků, kteří se pohybují na pozemní komunikaci, je potřeba analyzovat jednotlivá rizika. Autorka práce se snažila vyhledat a označit riziková místa ve městě Milevsku a jeho místní části, v obci Velká, na základě místního šetření. Jaká možná opatření zde byla navržena k odstranění těchto rizikových míst, jaká opatření byla vybrána a následně zrealizována a proč, a která zatím nebyla zrealizována vůbec a z jakého důvodu. Pouze rozborem všech možných příčin a následném vyhodnocení lze docílit toho nejlepšího výsledku, v tomto případě co nejlepšího dopravně bezpečnostního opatření.

Syntéza je proces spojování více částí, prvků, objektů či idejí do jednoho celku³. Na základě provedené analýzy, při které byla identifikována všechna rizika spojená s pohybem účastníků na pozemních komunikacích, může být navrženo konkrétní bezpečnostní opatření. Spojením všech poznatků a získaných dat a jejich společném vyhodnocení a vzájemnou vazbou mezi nimi lze stanovit takové opatření, aby bylo funkční a zároveň bezpečnější pro všechny účastníky.

¹ ABZ.cz: *slovník cizích slov* [online]. [cit. 2020-01-18]. Dostupné z WWW: <<https://slovník-cizich-slov.abz.cz/web.php/slovo/reserse>>.

² ABZ.cz: *slovník cizích slov* [online]. [cit. 2020-01-18]. Dostupné z WWW: <https://slovník-cizich-slov.abz.cz/web.php/hledat?cizi_slovo=anal%C3%BDza&typ_hledani=prefix>.

³ ABZ.cz: *slovník cizích slov* [online]. [cit. 2020-01-18]. Dostupné z WWW: <https://slovník-cizich-slov.abz.cz/web.php/hledat?cizi_slovo=synt%C3%A9za&typ_hledani=prefix>.

Statistika je věda, která se zabývá sběrem, analýzou, kategorizací, interpretací a prezentací dat⁴. Cílem statistiky je sumarizovat získané informace z dostupných dat. Někteří ji využívají jako podklad nebo součást rozhodování. V bakalářské práci byla provedena statistika přestupků v konkrétních obcích za určité časové období a jejich následná komparace (porovnání).

Polostrukturovaný rozhovor je částečně řízený rozhovor s předem připravenými otázkami, pořadí otázek se může měnit a další otázky se mohou tvořit i během rozhovoru⁵. Výhody polostrukturovaného rozhovoru jsou především flexibilita a možnost konkrétně reagovat na dotazovaného, komunikace je snadnější a přirozená. Mezi nevýhody patří časová náročnost, tazatel musí znát podrobně téma a být schopen aktivně reagovat.⁶ Součástí bakalářské práce je rozhovor s místostarostou města Milevska a komisařem Dopravního inspektorátu PČR Písek, ve kterém reagují na otázky ohledně dopravní bezpečnosti v Milevsku.

⁴ Živě.cz [online]. [cit. 2020-01-18]. Dostupné z WWW: <<https://www.zive.cz/statistika/sc-738/default.aspx>>.

⁵ Kohoutek Rudolf. *ABZ.cz: slovník cizích slov* [online]. [cit. 2020-01-18]. Dostupné z WWW: <https://slovník-cizich-slov.abz.cz/web.php/hledat?cizi_slovo=polostrukturovaný%20interview&typ_hledani=prefix>.

⁶ Draceane. In *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. Poslední aktualizace 29.07.2019 [cit. 2020-01-23]. Dostupné z WWW: <https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Polostrukturovan%C3%BD_rozhovor&oldid=17519220>.

2 Doprava a bezpečnost – teoretické vymezení

Nárůst objemu silniční dopravy v Unii je spojený s růstem evropské ekonomiky a s požadavky občanů na mobilitu⁷. Zvýšení bezpečnosti silničního provozu je prvořadým cílem dopravní politiky Unie. Ta provádí politiku zvyšování bezpečnosti silničního provozu s cílem snižovat počet usmrčených a zraněných osob a škody na majetku. Významným prvkem této politiky je důsledné vymáhání sankcí za dopravní přestupky spáchané v Unii, jež značně ohrožují bezpečnost silničního provozu.⁸

Se stále narůstající dopravou se zvyšuje riziko dopravních nehod. S tím souvisí i zvýšená agresivita řidičů. V dopravě se uplatňuje stále více bezpečnostních opatření, která mají za úkol dopravu usměrnit a pro všechny ji udělat co nejbezpečnější. Tím by měla být zajištěna určitá vyváženost potřeb všech dotčených účastníků silničního provozu. Nejčastější opatření se dělají kvůli regulaci rychlosti, a to hlavně ve městech a obcích. Rozumí se tím veškerá opatření, která vedou ke zklidnění dopravy a snížení rychlosti vozidel na pozemních komunikacích⁹.

Silnice se v rámci své kategorie člení na tři třídy, kdy vlastníkem silnic I. třídy je stát ČR a vlastníky silnic II. a III. třídy jsou kraje¹⁰. K rozdělení došlo v roce 2001, kdy v souvislosti se vznikem krajů (v roce 2000) jako vyšších územních samosprávných celků, na ně stát převedl i některá práva a povinnosti spojené právě s převedením vlastnictví silnic II. a III. třídy¹¹. Silnice I. třídy spravuje Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD), silnice II. a III. třídy Správa a údržba silnic konkrétního kraje (SÚS).

⁷ Directive 2010/40/EU of the European Parliament and of the Council of 7 July 2010 on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport [online]. OJ L 207, 06.08.2010, p. 1–13 [cit. 2020-04-21]. Dostupné z WWW: <<https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2010/40/oj>>.

⁸ Directive (EU) 2015/413 of the European Parliament and of the Council of 11 March 2015 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences [online]. OJ L 68, 13.3.2015, p. 9–25 [cit. 2020-04-21]. Dostupné z WWW: <<https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj>>.

⁹ ČSN 73 6100-2. Názvosloví pozemních komunikací: Část 2: Projektování pozemních komunikací. Praha: Český normalizační institut, 2008. s. 34.

¹⁰ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů*. 6. vydání. Praha: Leges, 2018. s. 17-27.

¹¹ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů*. 6. vydání. Praha: Leges, 2018. s. 17-27.

2.1 Vymezení základních pojmů

Bezpečnost by se dala obecně definovat jako zabránění nebo eliminování vzniku možných rizik. Zejména se jedná o bezpečnost všech účastníků na pozemních komunikacích, hlavně chodců, cyklistů a osob s omezenou schopností pohybu a orientace¹².

Doprava je převážení osob, zvířat, věcí a materiálů pomocí dopravních prostředků či jiných technických zařízení¹³.

Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti¹⁴. Dle dopravního významu a stavebně technického vybavení se člení na účelové komunikace, místní komunikace, silnice a dálnice. Dále je můžeme rozdělit podle vedení směrů na jednosměrné a obousměrné, ale také například dle počtu jízdních pruhů na jednopruhové, dvoupruhové, třípruhové, čtyřpruhové a vícepruhové.¹⁵

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Podle svého určení a dopravního významu se silnice rozdělují do těchto tříd:

- silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,
- silnice II. třídy je určena pro dopravu mezi okresy,
- silnice III. třídy je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.¹⁶

Místní komunikace je veřejně přístupná pozemní komunikace na území obce, která slouží převážně místní dopravě, tzn. vozidlům i chodcům. Rozdělují se na místní komunikaci I., II., III. a IV. třídy.¹⁷

¹² ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 2006. s. 17.

¹³ Dudík Jan. In *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. Poslední aktualizace 20.09.2019 [cit. 2020-01-18]. Dostupné z WWW: <<https://cs.wiktionary.org/wiki/doprava>>.

¹⁴ ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3, s. 47. Dostupné z WWW: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=13/1997&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

¹⁵ ČSN 73 6100-1. *Názvosloví pozemních komunikací: Část 1: Základní názvosloví*. Praha: Český normalizační institut, 2008. s. 11.

¹⁶ ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In *Sbírka zákonů České republiky*. 1997, částka 3, s. 47.

¹⁷ ČSN 73 6100-1. *Názvosloví pozemních komunikací: Část 1: Základní názvosloví*. Praha: Český normalizační institut, 2008. s. 12.

Účelová komunikace je pozemní komunikace nebo pozemek plnící tuto funkci, která slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí nebo ke spojení zemědělských a lesních pozemků¹⁸.

Intravilán je zastavěné území obce včetně plochy určené k zástavbě¹⁹.

Extravilán je nezastavěné území obce (volná krajina mimo území zastavěné obce – pole, louky, pastviny, lesy)²⁰.

Silniční vozidlo je motorové nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí²¹.

Dovolená rychlost je nejvyšší rychlost stanovená zvláštním předpisem nebo místní či přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích²².

Zklidňování dopravy je zvláštní opatření na ochranu životních podmínek zejména v obcích a jejich zájmovém území. U automobilové dopravy se jedná především o snížení rychlosti nebo organizaci a usměrňování dopravy.²³

Účastník provozu na pozemních komunikacích je každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích²⁴.

Provozovatel vozidla je vlastník vozidla nebo jiná fyzická nebo právnická osoba zmocněná vlastníkem k provozování vozidla vlastním jménem²⁵. Jedná se o osobu, která je zapsána v registru silničních vozidel jako vlastník vozidla²⁶.

¹⁸ ČSN 73 6100-1. *Názvosloví pozemních komunikací: Část 1: Základní názvosloví*. Praha: Český normalizační institut, 2008. s. 12.

¹⁹ ČSN 73 6100-2. *Názvosloví pozemních komunikací: Část 2: Projektování pozemních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 2008. s. 12.

²⁰ ČSN 73 6100-2. *Názvosloví pozemních komunikací: Část 2: Projektování pozemních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 2008. s. 12.

²¹ ČESKO. Zákon č. 56 ze dne 10. ledna 2001 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 (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 21, s. 1962.

²² ČSN 73 6100-2. *Názvosloví pozemních komunikací: Část 2: Projektování pozemních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 2008. s. 18.

²³ ČSN 73 6100-1. *Názvosloví pozemních komunikací: Část 1: Základní názvosloví*. Praha: Český normalizační institut, 2008. s. 17.

²⁴ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570.

²⁵ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570.

²⁶ ÚZ č. 1206: *Technické podmínky provozu na pozemních komunikacích*. Ostrava: Nakladatelství Sagit, 2017. s. 4.

Řidič je účastník silničního provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj. Za řidiče se považuje i jezdec na zvířeti.²⁷

Chodec je i osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa a podobně²⁸.

2.2 Legislativní dokumenty

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Označován též jako zákon o silničním provozu stanovuje podmínky, které mají zajistit bezpečný a plynulý provoz na pozemních komunikacích. Vymezuje jeho věcnou a prostorovou působnost, specifikuje souhrnnou úpravu řízení a pravidla silničního provozu. Také upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích, řidičská oprávnění a řidičské průkazy. Definuje působnost a pravomoc jednotlivých orgánů státní správy ve věcech provozu na pozemních komunikacích, a to včetně pravomocí Policie České republiky.²⁹

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

Zákon definuje, že výkon státní správy v rámci bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích náleží Ministerstvu vnitra a Policii České republiky. Také vymezuje, kdo vykonává dohled nad výcvikem a zdokonalováním odborné způsobilosti řidičů vojenských vozidel, řidičů služebních vozidel Bezpečnostní informační služby a Policie České republiky.³⁰

²⁷ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In Sběrka zákonů České republiky. 2000, částka 98, s. 4570.

²⁸ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In Sběrka zákonů České republiky. 2000, částka 98, s. 4570.

²⁹ KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 4. vydání. Praha: Leges, 2018. s. 20-21.

³⁰ ČESKO. Zákon č. 12 ze dne 24. ledna 1997 o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. In Sběrka zákonů České republiky. 1997, částka 3, s. 42-46.

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Tento zákon zpracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu. Dále vymezuje práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů. Předmětem úpravy je i výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady.³¹

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 (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů

*Zákon zpracovává příslušné předpisy Evropské unie a zároveň navazuje na přímo použitelné předpisy Evropské unie. Tento zákon upravuje registraci vozidel, technické požadavky na provoz silničních a zvláštních vozidel a schvalování jejich technické způsobilosti. Vymezuje práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů vozidel a osob, které vyrábějí, dovážejí a uvádějí na trh vozidla. Dále definuje práva a povinnosti stanice technické kontroly, stanice měření emisí a kontroly technického stavu vozidel v provozu. Specifikuje též výkon státní správy a státního dozoru v oblasti podmínek provozu vozidel na pozemních komunikacích.*³²

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)

Velmi důležitým a zásadním zákonem pro realizaci staveb dopravně bezpečnostních opatření na pozemních komunikacích je právě tzv. stavební zákon. Na základě tohoto zákona je rozhodováno o vydání povolení ke stavbě. Tento zákon upravuje územní plánování, podmínky pro výstavbu, rozvoj území a přípravu veřejné infrastruktury. Obsahuje definice ve věcech stavebního řádu povolování staveb, terénní úpravy a zařízení, užívání a odstraňování staveb, dohled a zvláštní pravomoci stavebních úřadů. Také vymezuje povinnosti a odpovědnost osob při přípravě a provádění staveb,

³¹ KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů*. 6. vydání. Praha: Leges, 2018. s. 11-12.

³² ČESKO. Zákon č. 56 ze dne 10. ledna 2001 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 (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 21. s. 1962-1988.

obecné požadavky na výstavbu, vstupy na pozemky a do staveb, účely vyvlastnění a ochranu veřejných zájmů.³³

Vyhláška č. 104/1997 Sb., Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

Tato prováděcí vyhláška stanovuje označení místních komunikací, silnic a dálnic a také práva a povinnosti vlastníka komunikace. Definuje obecné technické požadavky na komunikaci a podmínky pro jejich připojování, zvláštní užívání, uzavírky a objízďky. Při zjištění závad ve sjízdnosti upravuje rozsah, způsob a časové lhůty pro jejich odstranění.³⁴

Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška upravuje obecné technické požadavky na stavby a jejich části tak, aby bylo zabezpečeno jejich užívání handicapovanými osobami nebo osobami s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Dále slouží jako podklad *při zpracování dokumentace pro vydání územního rozhodnutí, při zpracování projektové dokumentace, vydání kolaudačního souhlasu a při povolování, ohlašování nebo provádění staveb zejména na pozemních komunikacích, veřejného prostranství a občanského vybavení, které je využíváno veřejností.*³⁵

Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů

V této vyhlášce najdeme všechny platné druhy dopravních značek. Stanovuje jejich provedení, umístění a platnost. Také zde nalezneme zobrazení postoje a pokynů policisty při řízení dopravy na pozemních komunikacích³⁶.

³³ ČESKO. Zákon č. 183 ze dne 14. března 2006 o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). In Sbíрка zákonů České republiky. 2006, částka 63, s. 2226.

³⁴ ČESKO. Vyhláška č. 104 ze dne 23. dubna 1997 Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích. In Sbíрка zákonů České republiky. 1997, částka 36, s. 2086-2124.

³⁵ ČESKO. Vyhláška č. 398 ze dne 5. listopadu 2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. In Sbíрка zákonů České republiky. 2009, částka 129, s. 6621.

³⁶ ČESKO. Vyhláška č. 294 ze dne 27. října 2015 kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. In Sbíрка zákonů České republiky. 2015, částka 122, s. 3730-3816.

2.3 Charakteristika vybraných dopravně bezpečnostních opatření ve městech a obcích

V této kapitole jsou charakterizována vybraná dopravně bezpečnostní opatření, která se využívají na pozemních komunikacích ke zvýšení bezpečnosti všech jejich účastníků, zejména těch nejzranitelnějších, chodců a cyklistů. Opatření, která vedou ke zklidnění dopravy jsou například zpomalovací prahy, šikany a místní zúžení jízdních pásů, optické a akustické brzdy nebo zvýšené plochy celé křižovatky, ale i měření rychlosti vozidel. Mezi ochranná zařízení pro chodce patří ochranné a nástupní ostrůvky, vysazené chodníkové plochy, výrazné osvětlení, světelné signalizační zařízení, ochranné bloky, ale také zvýrazněný podklad svislých dopravních značek.³⁷

Přechod pro chodce je místo na pozemní komunikaci určené pro přecházení chodců, vyznačené příslušnou dopravní značkou³⁸, vodorovnou dopravní značkou V 7a, tzv. bílou zebrou (obrázek 1), může být doplněna informativní dopravní značkou IP 6 (obrázek 2). V tomto případě má řidič vozidla povinnost před přechodem zastavit a dát chodci přednost. Přechod pro chodce se zřizuje pouze za předpokladu, že v místě je nejvyšší dovolená rychlost do 50 km/h.

Obrázek 1 – Přechod pro chodce, vodorovná dopravní značka V 7a³⁹



³⁷ ČSN 73 6102 ed 2. *Projektování křižovatek na pozemních komunikacích*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2012. s. 128.

³⁸ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4571.

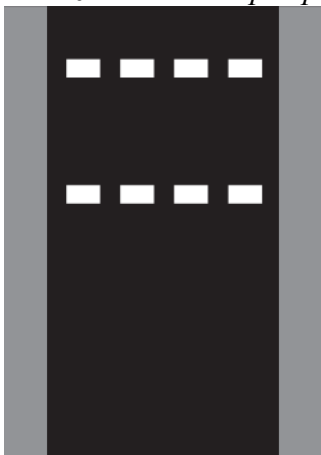
³⁹ Příloha č. 1 k vyhlášce č. 294/2015 Sb., Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294#prilohy>>.

Obrázek 2 – Přechod pro chodce, informativní dopravní značka IP 6⁴⁰



Místo pro přecházení je stavebně upravený úsek místní komunikace, které je uzpůsobeno pro snadnější a častější přecházení chodců přes pozemní komunikaci⁴¹. Není označeno tzv. bílou zebrou, ale pouze dvěma příčnými přerušovanými čarami (obrázek 3). Tato značka je často řidiči zaměňována se značkou V 8a, která vyznačuje přejezd pro cyklisty (obrázek 4). Přecházení na těchto místech má určitá pravidla. Chodec svým chováním nesmí ohrozit vozidla a nemá na něm taková práva jako na přechodu, tzn. že projíždějícímu vozidlu neplyne povinnost zastavit a dát chodci přednost.

Obrázek 3 – Místo pro přecházení, vodorovná dopravní značka V 7b⁴²

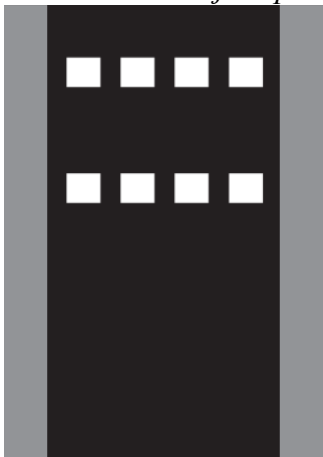


⁴⁰ Příloha č. 1 k vyhlášce č. 294/2015 Sb., Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294#prilohy>>.

⁴¹ ČSN 73 6110 ZMĚNA Z1. *Projektování místních komunikací*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2010. s. 8.

⁴² Příloha č. 1 k vyhlášce č. 294/2015 Sb., Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294#prilohy>>.

Obrázek 4 – Přejezd pro cyklisty, vodorovná dopravní značka V 8a⁴³



Chodník je část přidruženého dopravního prostoru určená zejména pro chodce. Je oddělen od dopravního prostoru vertikálně (např. zvýšenou obrubou) nebo horizontálně (např. postranními dělicími pásy), může být i obojí.⁴⁴

Vodící linie je součást prostředí nebo stavby sloužící k orientaci nevidomých a slabozrakých osob při pohybu v interiéru i exteriéru. Přírozenou vodící linii tvoří přírozená součást prostředí, zejména stěna domu, podezdívka plotu, obrubník trávníku vyšší než 60 mm, zábradlí se zarážkou pro bílou hůl nebo jiné kompaktní prvky šířky nejméně 400 mm a výšky nejméně 300 mm. Umělá vodící linie je speciálně vytvořená součást stavby, kterou tvoří podélné drážky a její šířka je v interiéru nejméně 300 mm a v exteriéru 400 mm. Umělá vodící linie musí navazovat na přírozenou vodící linii.⁴⁵

Signální pás je zvláštní forma umělé vodící linie označující místo odbočení z vodící linie k orientačně důležitému místu (obrázek 5). Zejména určuje přístup k přechodu pro chodce, popřípadě k železničnímu přejezdu nebo přechodu a současně určuje směr přecházení. Dále přístup k místu nástupu do vozidel veřejné dopravy nebo přístup ke schodům do podchodu nebo na lávku a určuje okraj obytné a pěší zóny. Povrch signálního pásu musí mít nezaměnitelnou strukturu a charakter povrchu odlišující se od okolí (povrch vnímatelný bílou holí a nášlapem). Signální pás musí začínat u přírozené nebo umělé vodící linie.⁴⁶

⁴³ Příloha č. 1 k vyhlášce č. 294/2015 Sb., Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294#prilohy>>.

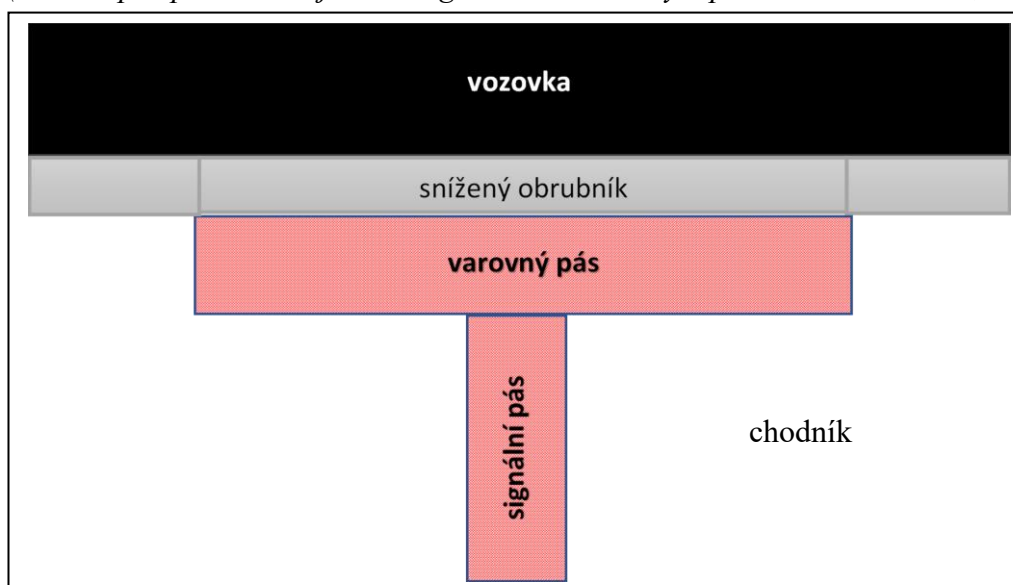
⁴⁴ ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 2006. s. 12.

⁴⁵ ČESKO. Příloha č. 1 k vyhlášce č. 398 ze dne 5. listopadu 2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. In Sbíрка zákonů České republiky. 2009, částka 129, s. 6627.

⁴⁶ ČESKO. Příloha č. 1 k vyhlášce č. 398 ze dne 5. listopadu 2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. In Sbíрка zákonů České republiky. 2009, částka 129, s. 6628.

Varovný pás je zvláštní forma umělé vodící linie ohraničující místo, které je pro osoby se zrakovým postižením trvale nepřístupné nebo nebezpečné. Hmatově definuje rozhraní mezi chodníkem a vozovkou v místě sníženého obrubníku (obrázek 5). Dále určuje hranici vstupu na železniční přejezd nebo přechod, okraj nástupiště tramvajové zastávky s pojížděným mysem, místo se zákazem vstupu, konec veřejnosti přístupné části nástupiště kolejové dopravy, okraj zpevněné plochy na železnici, sestupný schod zapuštěný do chodníku nebo změnu dopravního režimu na okraji obytné a pěší zóny.⁴⁷

Obrázek 5 – Varovný a signální pás u přechodu pro chodce dle ČSN 73 6110 - Z1 (u místa pro přecházení je mezi signálním a varovným pásem mezera 0,3–0,5 m)⁴⁸



Podchod nebo nadchod patří mezi nejlepší varianty opatření pro nejbezpečnější přecházení chodců přes komunikaci. Jsou řešeny mimoúrovňovým křížením, a to buď pod nebo nad povrchem komunikace dle stavebních možností⁴⁹.

Chodecký zpomalovací semafor je využíván v místech se zvýšenou intenzitou chodců, například u škol, kulturních zařízení, v průmyslových zónách s větším počtem zaměstnanců atd. Funguje na principu, že na semaforu pro vozidla svítí stále zelená a pro chodce červená. V případě, že chodec stiskne tlačítko pro přecházení, aktivuje tím červený signál vozidlům v obou směrech a zelený pro chodce. Tímto semaforem se dá regulovat i rychlost vozidel. Pokud se k přechodu blíží vozidlo vyšší než dovolenou rychlostí, rozsvítí se červený signál na semaforu pouze v tom směru, kterým projíždí

⁴⁷ ČESKO. Příloha č. 1 k vyhlášce č. 398 ze dne 5. listopadu 2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. In Sbíрка zákonů České republiky. 2009, částka 129, s. 6628.

⁴⁸ Vlastní obrázek.

⁴⁹ ČSN 73 6100-2. Názvosloví pozemních komunikací: Část 2: Projektování pozemních komunikací. Praha: Český normalizační institut, 2008. s 38.

rychle jedoucí vozidlo. V druhém směru svítí na semaforu zelený signál. To vše pouze za předpokladu, že na chodeckém semaforu svítí červená.⁵⁰

Dynamický zpomalovací semafor je další z možností pro snížení rychlosti ve městech či obcích. Omezuje rychlost vozidel tím, že v případě překročení nejvyšší dovolené rychlosti se rozsvítí na semaforu červená. Systém umožňuje obrazové a statistické informace, např. o počtu projetých vozidel, jejich rychlosti a umí rozlišit velká a malá vozidla⁵¹. Při povolování této varianty na snížení rychlosti vozidel však v poslední době naráží na řadu překážek, kdy Policie ČR zastává názor, že světelné signalizační zařízení nemá sloužit k úpravě rychlosti, nýbrž k zajištění plynulosti silniční dopravy. Dopravní inspektorát PČR může vydat souhlasné stanovisko k jeho instalaci, a to je podmíněno vybudováním přechodu pro chodce, jehož má být součástí. Také získat finanční podporu na jeho pořízení je o něco složitější než v předešlých letech.

Zpomalovací práh je dopravně technické zařízení, které působí na řidiče opticky, zvukově i fyzicky, kdy vozidlo musí překonat za snížené rychlosti překážku ve formě náhlé změny výškového profilu vozovky⁵². Zpomalovací prahy se neinstalují na silnicích I.–III. třídy. Pouze ve výjimečných případech a s patřičným odůvodněním lze i na průjezdních úsecích silnic II. a III. třídy aplikovat zpomalovací práh, a to zejména v zájmu ochrany chodců, především dětí.⁵³

Odrasové zrcadlo je zařízení, které slouží ke zlepšení rozhledových poměrů na nepřehledných místech pozemních komunikací⁵⁴. Využívají se v místech, kde zástavba nebo jiný trvale umístěný předmět brání ve výhledu. Toto opatření lze provést na základě povolení příslušným správním úřadem, kterému předcházelo vydání souhlasného stanoviska Dopravního inspektorátu Policie ČR (DI PČR).⁵⁵

⁵⁰ GEMOS CZ. *Chodecký zpomalovací semafor* [online]. [cit. 2020-01-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.dynamickysemafor.cz/princip-chodecky-dynamicky-semafor.php>>.

⁵¹ GEMOS CZ. *Dynamický zpomalovací semafor* [online]. [cit. 2020-01-23]. Dostupné z WWW: <http://www.dynamickysemafor.cz/semafor_info.php>.

⁵² ČSN 73 6100-1. *Názvosloví pozemních komunikací: Část 1: Základní názvosloví*. Praha: Český normalizační institut, 2008. s. 54.

⁵³ ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 2006. s. 14.

⁵⁴ ČSN 73 6100-3. *Názvosloví pozemních komunikací: Část 3: Vybavení pozemních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 2007. s. 30.

⁵⁵ Vokuš Jiří. *Dopravní zařízení odrazové zrcadlo*, 05.09.2014 [online]. [cit. 2020-01-23]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/dopravni-zarizeni-odrazove-zrcadlo.aspx>>.

Svislá dopravní značka (SDZ) je zpravidla umístěna na sloupku nebo jiné nosné konstrukci. Podle významu rozlišujeme značky výstražné, příkazové, zákazové, informativní, dodatkové tabulky a značky upravující přednost.⁵⁶

Vodorovná dopravní značka (VDZ) je vyznačená na povrchu pozemní komunikace barvou nebo jiným srozumitelným způsobem. Podle tvaru a účelu rozeznáváme čáry, nápisy, šipky a symboly.⁵⁷

Šikana je příčné posunutí jízdního pruhu stavebním nebo organizačním opatřením, které vede ke snížení rychlosti projíždějících vozidel po pozemní komunikaci⁵⁸.

Dopravní ostrůvky slouží k fyzickému a optickému oddělení (např. zvýšené ostrůvky) a usměrnění dopravních proudů na křižovatkách, dále ke zpomalení příjezdu k hlavní komunikaci, a hlavně k ochraně těch nezranitelnějších účastníků, tj. chodců a cyklistů. Podle účelu se dělí na ochranné, směrovací a dělicí⁵⁹.

Okružní křižovatka umožňuje zejména zklidnění dopravy a vyšší bezpečnost z důvodu snížení rychlosti vozidel a zároveň i plynulejší dopravu bez tvoření kolon. Okružní křižovatka musí být dostatečně viditelná. Upozornění na ni zajišťuje svislé dopravní značení a většinou i navýšení středového ostrova, které bývá osázeno zelení a upoutá pozornost řidiče. Je to vhodná varianta vyřešení křižovatky s více než čtyřmi paprsky⁶⁰.

Obchvat je úsek silnice, který je většinou veden mimo zastavěné území obce a nahrazuje tím původní průjezdní úsek danou obcí⁶¹, který byl dříve zatížen zvýšenou dopravou. Celkově to vede ke zklidnění dopravy v obcích a městech a zároveň zvyšuje bezpečnost hlavně pro chodce a cyklisty.

Ukazatel rychlosti je spíše takovým doplňkem ke zvýšení bezpečnosti ve městech a obcích. Tato zařízení jsou pouze informativní a ukazují okamžitou naměřenou rychlost projíždějících vozidel, a to až 80 metrů před nainstalovaným ukazatelem. Některá lepší

⁵⁶ ČSN 73 6100-1. *Názvosloví pozemních komunikací: Část 1: Základní názvosloví*. Praha: Český normalizační institut, 2008. s. 48.

⁵⁷ ČSN 73 6100-1. *Názvosloví pozemních komunikací: Část 1: Základní názvosloví*. Praha: Český normalizační institut, 2008. s. 48.

⁵⁸ ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 2006. s. 14.

⁵⁹ ČSN 73 6102. *Projektování křižovatek na pozemních komunikacích*. Praha: Český normalizační institut, 2007. s. 51.

⁶⁰ ČSN 73 6102. *Projektování křižovatek na pozemních komunikacích*. Praha: Český normalizační institut, 2007. s. 85.

⁶¹ ČSN 73 6100-1. *Názvosloví pozemních komunikací: Část 1: Základní názvosloví*. Praha: Český normalizační institut, 2008. s. 13.

zařízení mohou zaznamenávat i počet projíždějících vozidel, zobrazovat okolní teplotu či libovolný text, např. zpomalte, radar nebo dokonce i registrační značku.⁶²

Měření rychlosti městskou policií

Městská policie dle § 79a zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, je oprávněna za účelem zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích měřit rychlost vozidel. Měření provádí pouze v rámci působnosti města a výhradně na místech, které určí Policie ČR.⁶³ K měření rychlosti používá většinou přenosný laserový radar, který zaznamenává okamžitou rychlost vozidla. Zařízení musí být kalibrováno s tolerancí 3 km/h. V případě zaznamenání překročení rychlosti, strážník MP řidiče na vymezeném místě zastaví a může s ním vyřešit přestupek příkazem na místě. V tabulce č. 1 je uvedeno rozmezí výše pokuty zaplacené příkazem na místě nebo pokud je věc řešena ve správním řízení a o kolik bodů řidič přijde v souvislosti s konkrétním překročením rychlosti.

Tabulka 1 – Výše pokuty za překročení rychlosti v obci stanovené zákonem nebo dopravní značkou⁶⁴

Skutková podstata	Příkaz na místě	Správní řízení	Body
překročení rychlosti o 1–5 km/h ⁻¹	do 1 000 Kč	1 500–2 500 Kč	0
překročení rychlosti o 6–19 km/h ⁻¹	do 1 000 Kč	1 500–2 500 Kč	2
překročení rychlosti o 20 km/h ⁻¹ a více	do 2 500 Kč	2 500–5 000 Kč	3
překročení rychlosti o 40 km/h ⁻¹ a více	nelze projednat	5 000–10 000 Kč a zákaz řízení na 6–12 měsíců	5

Výše pokuty za překročení rychlosti mimo obec jsou rozdílné než v obci, uvedeno v tabulce č. 2.

⁶² GORNEX. *Ukazatele rychlosti* [online]. [cit. 2020-01-23]. Dostupné z WWW: <<https://www.gornex.cz/produkty-a-sluzby/ukazatele-rychlosti/>>.

⁶³ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>>.

⁶⁴ Vlastní zpracování.

Tabulka 2 – Výše pokuty za překročení rychlosti mimo obec stanovené zákonem nebo dopravní značkou⁶⁵

Skutková podstata	Příkaz na místě	Správní řízení	Body
překročení rychlosti 1–10 km/h ⁻¹	do 1 000 Kč	1 500–2 500 Kč	0
překročení rychlosti o 11–29 km/h ⁻¹	do 1 000 Kč	1 500–2 500 Kč	2
překročení rychlosti o 30 km/h ⁻¹ a více	do 2 500 Kč	2 500–5 000 Kč	3
překročení rychlosti o 50 km/h ⁻¹ a více	nelze projednat	5 000–10 000 Kč a zákaz řízení na 6–12 měsíců	5

2.4 Veřejná správa

Veřejná správa přispívá k zajišťování bezpečnosti na pozemních komunikacích, kdy jednotlivé úkony jsou vykonávány na základě přenesené působnosti. Rozumí se tím vydávání různých povolení, vyjádření a závazných stanovisek. To platí pro zákonem pověřené pozemní komunikace pro obce s rozšířenou působností. **Silniční správní úřad** vydává například povolení ke zvláštnímu užívání pozemních komunikací (uzavírky, havárie, vyhrazená parkovací místa pro ZTP), stanovuje přechodné i trvalé místní dopravní značení, povoluje připojení nemovitostí či pozemních komunikací na jiné pozemní komunikace (např. sjezdy, křižovatky) nebo úpravu těchto připojení a vydává deklaratorní akty.

Speciální stavební úřad povoluje stavby pozemních komunikací, schvaluje ohlášení oprav pozemních komunikací, řeší odstranění nebo dodatečné povolení staveb, poskytují vyjádření a závazná stanoviska pro stavební akce, které následně povoluje odbor regionálního rozvoje nebo odbor životního prostředí.

Veřejnou správu můžeme chápat jako správu veřejných záležitostí, které jsou vykonávané ve veřejném zájmu a sledujeme u nich naplnění veřejných cílů. Na rozdíl od správy soukromé je veřejná správa více vázána právními předpisy a je vybavena veřejnou mocí.⁶⁶ *V zásadě pod označením veřejná správa rozumíme buď určitý druh činnosti (tj. spravování), nebo instituci (organizaci, úřad), která veřejnou správu vykonává⁶⁷.* Veřejná správa může v určitých případech autoritativně a jednostranně

⁶⁵ Vlastní zpracování.

⁶⁶ BŘEŇ, J. *Základní charakteristika veřejné správy*. 2. aktualiz. a rozš. vydání. Praha: Institut pro veřejnou správu Praha, 2014. s. 16.

⁶⁷ HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo: Obecná část*. 9. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016. s. 2.

rozhodovat a vydané správní akty mohou omezovat či jinak zasahovat do práv a povinností adresátů i proti jejich vůli a ti to musí strpět⁶⁸.

Česká veřejná správa je postavena na tzv. smíšeném modelu, kdy obce vedle samostatné působnosti vykonávají rovněž činnosti státní správy, tzn. přenesenou působnost⁶⁹. Veřejnou mocí tedy disponují nejen státní orgány, ale i subjekty územní samosprávy, kterým byla veřejná moc ve stanoveném rozsahu zákonem svěřena⁷⁰. V tomto případě se jedná o vertikální dekoncentraci, kdy se správní činnosti přesouvají z jedné úrovně na jinou, a to z centrální úrovně například na územní správní úřady nebo na orgány územních samosprávných celků⁷¹. Zatímco výkon územní samosprávy náležící do samostatné působnosti je výrazem decentralizace veřejné správy, tedy nositelem správy je jiný subjekt než stát⁷².

2.4.1 Správní právo

Z pohledu správního práva je potřeba si uvědomit rozdíl mezi subjektem (nositelem) a vykonavatelem veřejné správy. Je-li subjektem veřejné správy stát, vykonavatelem státní správy bude např. ministerstvo nebo jiný správní úřad, u kraje nebo obce to jsou zejména jejich orgány. Stručně řečeno vykonavatelem je orgán nebo oprávněný zástupce subjektu veřejné správy⁷³, který za daného nositele jedná vůči adresátům veřejné správy. Na jedné straně jsou ti, kteří veřejnou správu vykonávají, to jsou nositelé, resp. vykonavatelé a na straně druhé stojí adresáti, vůči nimž je veřejná správa vykonávána, tedy fyzické a právnické osoby, o jejichž právech a povinnostech je při výkonu veřejné správy rozhodováno.

Subjekty (nositelé) veřejné správy mohou být:

- *stát* (vykonavatel např. ministerstvo, finanční úřad, katastrální úřad),
- *veřejnoprávní korporace* (vykonavatel např. krajský, městský nebo obecní úřad)
- *veřejné ústavy a podniky* (vykonavatel např. zdravotní pojišťovna, nadační fond)

⁶⁸ HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo: Obecná část*. 9. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016. s. 52.

⁶⁹ LOCHMANNOVÁ, A. Zabezpečení samostatné a přenesené působnosti obce. *Veřejná správa*. 2019, č. 24, s. 14.

⁷⁰ BŘEŇ, J. *Základní charakteristika veřejné správy*. 2. aktualiz. a rozš. vydání. Praha: Institut pro veřejnou správu Praha, 2014. s. 14. ISBN 978-80-86976-29-7.

⁷¹ BŘEŇ, J. *Základní charakteristika veřejné správy*. 2. aktualiz. a rozš. vydání. Praha: Institut pro veřejnou správu Praha, 2014. s. 25.

⁷² HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo: Obecná část*. 9. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016. s. 101.

⁷³ HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo: Obecná část*. 9. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016. s. 66.

- *fyzické a právnické osoby soukromého práva, na které byl výkon státní moci převeden (vykonavatel např. stanice technické kontroly, lesní stráž).*⁷⁴

Správní právo představuje právní rámec pro výkon veřejné správy, tzn. orgány veřejné správy mohou jednat pouze v případech, způsobem a v mezích vymezených normami správního práva. Správní právo můžeme chápat jako soubor právních norem vztahujících se na veřejnou správu v případě, že jde o její organizaci a činnost, včetně vztahů vznikajících při jejím výkonu mezi nositeli veřejné správy a fyzickými nebo právnickými osobami⁷⁵ (např. při vydání občanského průkazu, řidičského průkazu, řešení přestupků, podání žádosti na stavebním úřadu atd.). *Pro správní právo je charakteristické, že chrání veřejné zájmy a zpravidla upravuje vztahy mezi nerovnými subjekty, resp. vztahy založené na nadřízenosti a podřízenosti (s výjimkou veřejnoprávních smluv)*⁷⁶. Právní norma správního práva je obecně závazné pravidlo chování, vydané v předepsané formě, které je vynutitelné státní mocí.

Správní řád

Základním procesním předpisem správního práva je zákon č. 500/2004 Sb., správní řád. *Působnost tohoto správního řádu je mnohem širší, než tomu bylo u správního řádu z roku 1967, který se vztahoval pouze na rozhodování o právech, právem chráněných zájmech nebo povinnostech, a to pouze v oblasti státní správy*⁷⁷. *Upravuje postup orgánů moci výkonné, orgánů územních samosprávných celků a jiných orgánů, právnických a fyzických osob, pokud vykonávají působnost v oblasti veřejné správy*⁷⁸. Postupem, na který se vztahuje správní řád, se rozumí nejen správní řízení, ale také další činnosti v oblasti veřejné správy, a to například provádění ověřování, vydávání posudků, vyjádření a stanovisek, vedení různých evidencí a rejstříků, včetně vydávání opisů, výpisů a potvrzení⁷⁹. Samozřejmě jen se správním řádem jako obecnou procesní úpravou ve veřejné správě nemůžeme vystačit, a proto v některých případech má přednost jiný zvláštní neboli speciální právní předpis, tzv. lex specialis. To znamená, že správní orgán

⁷⁴ HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo: Obecná část*. 9. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016. s. 66.

⁷⁵ HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo: Obecná část*. 9. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016. s. 9.

⁷⁶ HORZINKOVÁ, E., NOVOTNÝ, V. *Správní právo procesní*. 6. aktualiz. a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. s. 25.

⁷⁷ JEMELKA, L., PONĎĚLÍČKOVÁ, K., BOHADLO, D. *Správní řád: komentář*. 6. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019. s. 2.

⁷⁸ ČESKO. Zákon č. 500 ze dne 24. června 2004 správní řád. In Sbíрка zákonů České republiky. 2004, částka 174, s. 9782. Dostupné z WWW: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=500/2004&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.

⁷⁹ JEMELKA, L., PONĎĚLÍČKOVÁ, K., BOHADLO, D. *Správní řád: komentář*. 6. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019. s. 2.

bude postupovat dle správního řádu tehdy, pokud zvláštní zákon nestanoví jiný postup (přednost má vždy zvláštní právní úprava). Velmi často dochází ke vzájemnému propojení, kdy zvláštní právní úprava doplňuje nebo upřesňuje určitou oblast v obecné právní úpravě.⁸⁰

Správní akty

Výsledkem vztahu mezi nositelem a adresátem je správní akt, který ukládá buď nějakou povinnost adresátovi nebo ho k něčemu opravňuje (např. uložení pokuty za porušení uložených povinností nebo vydání povolení ke stavbě). *Správní akt je jednostranný správní úkon (rozhodnutí), kterým vykonavatel veřejné správy v konkrétním případě řeší právní poměry jmenovitě určených osob*⁸¹. Jde o mocenský zásah do práv a povinností konkrétního adresáta, popřípadě dalších dotčených osob.

Správní akty můžeme rozdělit na:

Konstitutivní – tyto akty zakládají, mění nebo ruší práva a povinnosti jmenovitě určených osob a účinky takového rozhodnutí nabývají až od nabytí právní moci, zavazují do budoucna (například vydání stavebního povolení, udělení koncese, rozhodnutí o vyvlastnění pozemku atd.).⁸²

Deklaratorní – jsou akty, které pouze deklarují (potvrzují) existenci nebo vlastnosti vztahů již existujících a působí i do minulosti (například zda subjekt měl nebo neměl oprávnění provozovat živnost).⁸³

2.5 Přestupky v dopravě a jejich zpracování správním orgánem

Obecní úřady obcí s rozšířenou působností na základě zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), vykonávají státní správu v rozsahu stanoveném tímto zákonem, a v rozsahu jemu svěřeném zvláštními zákony přenesenou působnost ve správním obvodu určeném prováděcím předpisem⁸⁴. Přestupky řeší dle zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich⁸⁵ a také dle zákona č. 251/2016 Sb., o některých přestupcích. Zákon č. 250/2016 Sb. upravuje podmínky odpovědnosti za spáchaný přestupek, druhy

⁸⁰ PRŮCHA, P. *Správní řád s poznámkami a judikaturou: podle stavu k 1.7.2019*. 4. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. s. 26-27.

⁸¹ HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo: Obecná část*. 9. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016. s. 133.

⁸² HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo: Obecná část*. 9. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016. s. 134-135.

⁸³ HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo: Obecná část*. 9. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016. s. 134-135.

⁸⁴ ČESKO. Zákon č. 128 ze dne 12. dubna 2000 o obcích (obecní zřízení). In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 38, s. 1747.

⁸⁵ ČESKO. Zákon č. 250 ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2016, částka 98, s. 3714-3747.

správních trestů a ochranných opatření, zásady pro jejich ukládání, postup před zahájením řízení o přestupku a postup samotného řízení⁸⁶. V této právní úpravě byl nahrazen pojem správní delikt pojmem přestupek, blokové řízení pojmem příkaz na místě a sankce nahradil pojem správní trest⁸⁷. Městský úřad Milevsko na základě přenesené působnosti řeší spáchané přestupky, a to i dopravní včetně přestupků z úsekového měření.

Pojem přestupek

Přestupek je společensky škodlivý protiprávní čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a který vykazuje znaky stanovené zákonem, nejde-li o trestný čin⁸⁸.

Znaky přestupku

Ke vzniku odpovědnosti za přestupek musí být naplněny všechny znaky přestupku, tzn. musí se jednat o protiprávní společensky škodlivý čin, který je v zákoně za přestupek výslovně označen a zároveň vykazuje znaky stanovené zákonem, tj. obecné znaky přestupku i znaky konkrétní skutkové podstaty přestupku, nejde-li o trestní čin⁸⁹. Základní znaky skutkové podstaty jsou objekt, objektivní stránka, subjekt, subjektivní stránka⁹⁰. Subjektem přestupku (tzn. přestupce – ten, kdo se dopustil přestupku) může být fyzická osoba, právnická osoba a podnikající fyzická osoba.

V případě, že se přestupkového jednání dopustí příslušník bezpečnostních sborů, osoba podléhající vojenské kázeňské pravomoci nebo osoba omezená na svobodě z důvodu výkonu vazby, trestu odnětí svobody nebo zabezpečovací detence, projednává se v odlišném režimu podle jiných zákonů. Dále nelze projednat přestupek, pokud se ho dopustila osoba požívající výsad a imunit podle jiného zákona a osoba požívající výsad a imunit podle mezinárodního práva.⁹¹

Okolnosti vylučující protiprávnost

Okolnosti vylučující protiprávnost jsou jasně zákonem vymezené činy jinak trestné jako přestupky, kdy osobě nehrozí za jejich spáchání žádný postih. Patří mezi ně

⁸⁶ ČESKO. Zákon č. 250 ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In Sbíрка zákonů České republiky. 2016, částka 98, s. 3714.

⁸⁷ BOHADLO, D. et al. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2018. s. 5.

⁸⁸ ČESKO. Zákon č. 250 ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In Sbíрка zákonů České republiky. 2016, částka 98, s. 3715.

⁸⁹ BOHADLO, D. et al. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2018. s. 43.

⁹⁰ MÁRTON, M., GONSIOROVÁ, B. *Průvodce novým přestupkovým zákonem pro správní praxi*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017. s. 34.

⁹¹ BOHADLO, D. et al. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2018. s. 28-35.

krajní nouze (§ 24 zákona č. 250/2016 Sb.), nutná obrana (§ 25 zákona č. 250/2016 Sb.), svolení poškozeného (§ 26 zákona č. 250/2016 Sb.), přípustné riziko (§ 27 zákona č. 250/2016 Sb.) a oprávněné použití zbraně (§ 28 zákona 250/2016 Sb.).⁹²

Zánik odpovědnosti za přešupek

Odpovědnost za přešupek může zaniknout uplynutím promlčecí doby, smrtí fyzické osoby, zánikem právnické osoby, nemá-li právního nástupce, nebo vyhlášením amnestie⁹³.

Druhy správních trestů

Za přešupek lze uložit několik druhů správních trestů:

- napomenutí
- pokuta
- zákaz činnosti
- propadnutí věci nebo náhradní hodnoty
- zveřejnění rozhodnutí (tento trest lze uložit pouze právnické osobě nebo podnikající fyzické osobě)

Vždy se přihlíží k povaze a závažnosti přešupku, k přitěžujícím a polehčujícím okolnostem, u fyzické osoby k jejím osobním poměrům, u právnické osoby nebo podnikající fyzické osoby k povaze její činnosti a další.⁹⁴

2.5.1 Vybrané dopravní přešupky

Jelikož výčet přešupků v silniční dopravě je poměrně obsáhlý, jsou upravovány několika právními předpisy. Nejvíce přešupků v silniční dopravě nalezneme v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů⁹⁵.

⁹² ČESKO. Zákon č. 250 ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přešupky a řízení o nich. In Sbíрка zákonů České republiky. 2016, částka 98, s. 3719-3720.

⁹³ MÁRTON, M., GONSIOROVÁ, B. *Průvodce novým přešupkovým zákonem pro správní praxi*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017. s. 91.

⁹⁴ ČESKO. Zákon č. 250 ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přešupky a řízení o nich. In Sbíрка zákonů České republiky. 2016, částka 98, s. 3721.

⁹⁵ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In Sbíрка zákonů České republiky. 2000, částka 98, s. 4570–4615.

Další můžeme nalézt například v zákoně č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě⁹⁶ nebo také v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích⁹⁷.

Vybrané dopravní přestupky vymezené zákonem č. 361/2000 Sb., včetně bodového hodnocení v případě porušení povinností (tabulka 3)

Tabulka 3 - Vybrané dopravní přestupky ze zákona č. 361/2000 Sb., včetně bodového hodnocení⁹⁸

Hmotněprávní úprava povinností	Právní kvalifikace přestupků	Charakteristika přestupku	Počet bodů za přestupek
§ 5 odst. 2 písm. b)	§ 125c odst. 1 písm. b)	Řidič řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po jeho požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky.	7
§ 5 odst. 1 písm. f), g)	§ 125c odst. 1 písm. d)	Řidič odmítne se podrobit vyšetření, zda při řízení vozidla nebo jízdě na zvířeti nebyla ovlivněna alkoholem nebo jinou návykovou látkou.	7
§ 36 odst. 1 písm. b)	§ 125c odst. 1 písm. f) bod 10	Řidič se při jízdě na dálnici otáčí, jede v protisměru, nebo couvá v místě, kde to není dovoleno.	7
§ 29 odst. 1 písm. a–f)	§ 125c odst. 1 písm. f) bod 9	Řidič vjíždí na železniční přejezd v případech, kdy je to zakázáno.	7
§ 47 odst. 4 písm. c)	§ 125c odst. 1 písm. i) bod 4	Řidič nedovoleně opustí místo nehody nebo se nevrátí po poskytnutí nebo přivolání pomoci.	7
§ 17 odst. 5 písm. a–g)	§ 125c odst. 1 písm. f) bod 7	Řidič předjíždí vozidla v případech, kdy je to obecnou, místní, nebo přechodnou úpravou provozu na pozemních komunikacích zakázáno.	7
§ 118b odst. 1	§ 125c odst. 1 písm. e) bod 2	Řidič řídí motorové vozidlo a byl jí zadržen řidičský průkaz podle § 118b odst. 1.	7
§ 5 odst. 1 písm. a)	§ 125c odst. 1 písm. a) bod 3, 4	Řidič řídí vozidlo, které je technicky nezpůsobilé k provozu na pozemních komunikacích tak závažným způsobem, že bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, nebo jehož osvědčení o registraci bylo zadrženo.	5

⁹⁶ ČESKO. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In Sbírnka zákonů České republiky. 1994, částka 37, s. 1154-1161.

⁹⁷ ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In Sbírnka zákonů České republiky. 1997, částka 3, s. 47-61.

⁹⁸ Vlastní zpracování.

§ 4 písm. b), c)	§ 125c odst. 1 písm. f) bod 5	Řidič nezastaví vozidlo na signál, který příkazuje řidiči zastavit vozidlo, nebo nezastaví vozidlo na pokyn „Stůj“ daný při řízení nebo usměrňování provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou.	5
§ 5 odst. 2 písm. f)	§ 125c odst. 1 písm. f) bod 6	Řidič neumožní chodci na přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejítí vozovky nebo nezastaví vozidlo před přechodem pro chodce v případech, kdy je povinen tak učinit, nebo ohrozí chodce přecházejícího pozemní komunikaci, na kterou odbočuje.	4
§ 6 odst. 1 písm. c) bod 1	§ 125c odst. 1 písm. k)	Řidič přepravuje ve vozidle, které je vybaveno zádržným bezpečnostním systémem, dítě, jehož tělesná hmotnost nepřevyšuje 36 kg a tělesná výška nepřevyšuje 150 cm, bez použití dětské autosedačky.	4
§ 6 odst. 1 písm. a)	§ 125c odst. 1 písm. k)	Řidič motorového vozidla je povinen být za jízdy připoután na sedadle bezpečnostním pásem, pokud jím je sedadlo povinně vybaveno podle zvláštního právního předpisu.	3
§ 7 odst. 1 písm. c)	§ 125c odst. 1 písm. f)	Řidič při jízdě vozidlem drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení.	2

2.5.2 Zpracování přestupků z úsekového měření

Jak už autorka práce vysvětlila v jiné kapitole, obecní úřad obce s rozšířenou působností, jakožto správní orgán, má povinnost zpracovávat veškeré přestupky spáchané v jeho správním obvodu. Tato kapitola je zaměřena pouze na přestupky, které na základě překročení rychlosti z úsekového měření v obcích Velká, Bernartice a Hrejkovice zpracovala v systému DSA Městská policie v Milevsku, a poté je postoupila správnímu orgánu, tj. odboru právních služeb, přestupků a kontroly Městského úřadu Milevsko k vyřešení.

Městská policie má za úkol zjistit provozovatele vozidla. Pokud je na přiložené fotografii, která byla pořízena zařízením na úsekové měření, registrační značka (RZ) dobře čitelná, je provedena lustrace v centrálním registru vozidel, kde je možné ustanovit provozovatele vozidla. V případě, že je RZ špatně čitelná nebo nečitelná vůbec, nelze zjistit provozovatele vozidla a věc je odložena na neustanoveného provozovatele. Při lustraci se také vyřazují vozidla integrovaného záchranného systému, u kterých se

předpokládá, že překročená rychlost byla v důsledku výkonu služby. Ztotožnění provozovatelé vozidel jsou následně postoupeni správnímu orgánu k vyřešení.

Správní orgán, kterým je odbor právních služeb, přestupků a kontroly Městského úřadu Milevsko, znovu ověří v centrálním registru vozidel provozovatele vozidla. V případě shody se zahájí úkon podle správního řádu⁹⁹, kdy je vystavena a zaslána provozovateli výzva (příloha 2 a 3) k zaplacení v určité částce. Městský úřad Milevsko má stanovenou částku na 600 Kč. Výši si určuje správní orgán sám, zákonem č. 361/2000 Sb.¹⁰⁰ je stanovena pouze horní hranice, a to v návaznosti o kolik kilometrů byla rychlost překročena:

- **do 1 000 Kč** za přestupek podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 (překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o méně než 20 km/h nebo mimo obec o méně než 30 km/h)
- **do 2 500 Kč** za přestupek podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 3 (překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o 20 km/h a více nebo mimo obec o 30 km/h a více)

Pokud se zasílají výzvy v rámci České republiky, fotodokumentace (příloha 4) se provozovateli nezasílá, pouze na vyžádání. V loňském roce odbor právních služeb, přestupků a kontroly začal zasílat výzvy i do zahraničí, jelikož má možnost lustrace v systému CBE. Tento systém může ztotožnit provozovatele vozidel ze všech států Evropské unie. V případě zasílání výzev do zahraničí se fotodokumentace přikládá vždy. Zároveň je výzva přeložena do cizího jazyka, kdy Městský úřad v Milevsku používá angličtinu, němčinu a polštinu.

Po zaslání výzvy správním orgánem má provozovatel 10 dní na převzetí zásilky. Po jejím převzetí mu začíná běžet 15denní lhůta na zaplacení. Pokud ve stanovené lhůtě částku uhradí, věc je odložena. V případě, že výzvu uhradí, ale až po stanovené lhůtě, správní orgán musí na základě § 125h odst. 7 zákona č. 361/2000 Sb.¹⁰¹ zaslanou částku bezodkladně vrátit zpět na účet provozovatele vozidla a zahájí správní řízení. Pokud

⁹⁹ ČESKO. Zákon č. 500 ze dne 24. června 2004 správní řád. In Sbírnka zákonů České republiky. 2004, částka 174, s. 9782-9827.

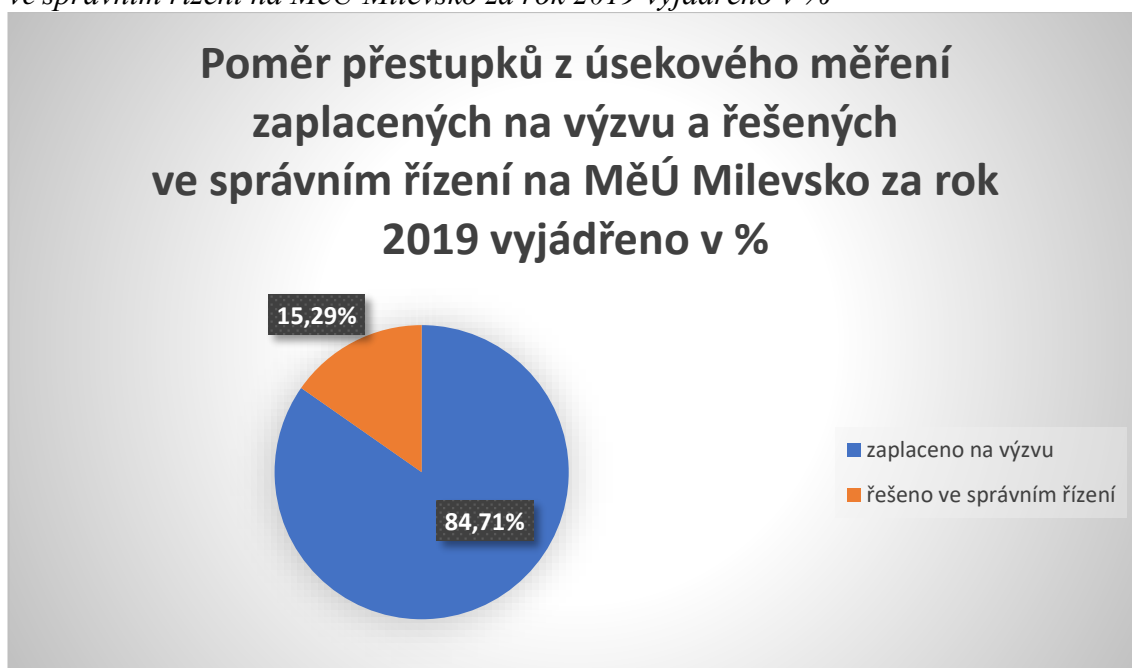
¹⁰⁰ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In Sbírnka zákonů České republiky. 2000, částka 98, s. 4570–4615.

¹⁰¹ ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In Sbírnka zákonů České republiky. 2000, částka 98, s. 4570–4615.

neuhradí vůbec, automaticky se zahajuje správní řízení, ve kterém je stanovena minimální částka na zaplacení 1 500 Kč.

V roce 2019 Městský úřad Milevsko, odbor právních služeb, přestupků a kontroly, řešil **17 846** přestupků z úsekového měření, a to z obcí Velká, Bernartice a Hrejkovice. Na zaslanoú výzvu ve stanovené lhůtě bylo uhrazeno **15 118** přestupků, zbylých **2 728** se řešilo ve správním řízení (graf 1)¹⁰².

Graf 1 – Poměr přestupků z úsekového měření zaplacených na výzvu a řešených ve správním řízení na MěÚ Milevsko za rok 2019 vyjádřeno v %¹⁰³



2.6 Veřejnoprávní smlouvy

Veřejnoprávní smlouva může být nástrojem k zajištění dopravní bezpečnosti v obcích. Možnost uzavření veřejnoprávní smlouvy musí stanovit zákon. Obecná právní úprava veřejnoprávních smluv je zakotvena ve správním řádu, tj. v zákoně č. 500/2004 Sb., konkrétně v části páté¹⁰⁴. Podpůrné použití správního řádu výslovně deklaruje v případě veřejnoprávních smluv také zákon o obcích, § 63 zákona

¹⁰² Interní zdroj města Milevska – data ze systému DSA.

¹⁰³ Vlastní zpracování.

¹⁰⁴ ČESKO. Zákon č. 500 ze dne 24. června 2004 správní řád. In Sbíрка zákonů České republiky. 2004, částka 174, s. 9782-9827.

č. 128/2000 Sb.¹⁰⁵, dále také zákon o obecní policii, § 3a–c zákona č. 553/1991 Sb.¹⁰⁶ nebo stavební zákon č. 183/2006 Sb.¹⁰⁷ a další.¹⁰⁸

*Obec nebo obce, které nezřídily obecní policii, mohou uzavřít s jinou obcí v témže vyšším územním samosprávném celku (kraji), která obecní policii zřídila, veřejnoprávní smlouvu, na jejímž základě bude obecní policie této obce vykonávat úkoly stanovené tímto nebo zvláštním zákonem na území obce nebo obcí, které obecní policii nezřídily a jsou smluvními stranami této smlouvy.*¹⁰⁹ Potom městská policie může plnit úkoly plynoucí z uzavřené veřejnoprávní smlouvy. Jedná se především o dohlížení nad veřejným pořádkem a dopravní bezpečností.

*Veřejnoprávní smlouva je dvoustranný nebo vícestranný úkon, který zakládá, mění nebo ruší práva a povinnosti v oblasti veřejného práva*¹¹⁰. Musí být v souladu s právními předpisy a jejím cílem je plnění úkolů správním orgánem ve veřejném zájmu. Veřejnoprávní smlouva ani její uzavření není správním aktem. Důvěryhodnost veřejné správy mohou snižovat takové veřejnoprávní smlouvy, které by byly nemorální, tzn. že by byly ve prospěch pouze určité osoby nebo úzké skupiny osob, nikoli ve prospěch celé obce¹¹¹.

Město Milevsko, jehož orgán vykonává přenesenou působnost může uzavřít s jinou obcí ve stejném správním obvodu veřejnoprávní smlouvu. V rámci této smlouvy lze dohodnout, že orgány jedné obce budou vykonávat přenesenou působnost pro orgány jiné obce či obcí.¹¹² Na základě uzavřených veřejnoprávních smluv s obcemi Bernartice a Hrejkovice zpracovává Městská policie a následně Městský úřad Milevsko, odbor právních služeb, přestupků a kontroly, agendu přestupků z úsekového měření těchto dotčených obcí.

¹⁰⁵ ČESKO. Zákon č. 128 ze dne 12. dubna 2000 o obcích (obecní zřízení). In Sbíрка zákonů České republiky. 2000, částka 38, s. 1737-1764.

¹⁰⁶ ČESKO. Zákon č. 553 ze dne 6. prosince 1991 České národní rady o obecní policii.

¹⁰⁷ ČESKO. Zákon č. 183 ze dne 14. března 2006 o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). In Sbíрка zákonů České republiky. 2006, částka 63, s. 2226-2289.

¹⁰⁸ JEMELKA, L., PONDĚLÍČKOVÁ, K., BOHADLO, D. *Správní řád: komentář*. 6. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019. s. 851.

¹⁰⁹ ČESKO. Zákon č. 553 ze dne 6. prosince 1991 České národní rady o obecní policii, § 3a odst. 1. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1991-553>>.

¹¹⁰ ČESKO. Zákon č. 500 ze dne 24. června 2004 správní řád. In Sbíрка zákonů České republiky. 2004, částka 174, s. 9782-9827.

¹¹¹ JEMELKA, L., PONDĚLÍČKOVÁ, K., BOHADLO, D. *Správní řád: komentář*. 6. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019. s. 856.

¹¹² ÚZ č. 1345: *Obce, kraje, hl. m. Praha, Úředníci obcí a krajů, Obecní policie*. Ostrava: Nakladatelství Sagit, 2020. s. 48.

Smlouva musí mít písemnou formu. Obsahem této smlouvy je přesná identifikace účastníků smlouvy, doba trvání smlouvy, vymezený rozsah přenesené působnosti, která má být vykonávána a také způsob úhrady nákladů spojených s tímto výkonem. Tyto veřejnoprávní smlouvy mohou být uzavřeny pouze se souhlasem krajského úřadu.¹¹³

¹¹³ ÚZ č. 1345: *Obce, kraje, hl. m. Praha, Úředníci obcí a krajů, Obecní policie*. Ostrava: Nakladatelství Sagit, 2020. s. 48.

3 Vybraná dopravně bezpečnostní opatření v Milevsku

Město Milevsko má 8.234 obyvatel¹¹⁴ včetně jeho pěti místních částí, kterými jsou obce Velká, Klisín, Dmýštica, Něžovice a Rukáveč. V loňském roce se v Milevsku hodně investovalo do různých rekonstrukcí a oprav pozemních komunikací. Současně s plánovanými rekonstrukcemi vznikly i nové návrhy na zlepšení dopravní bezpečnosti v tomto městě. Na základě místního šetření, byla analyzována riziková místa a poté se přistoupilo k zadání a vypracování jednotlivých studií a následně projektových dokumentací (PD), které měly zjištěné nedostatky odstranit.

Dotčeným orgánem je i Dopravní inspektorát PČR (DI PČR) v Písku, který se vyjadřuje k navrhovaným dopravně bezpečnostním opatřením. Úkolem dopravních inženýrů PČR je analyzovat riziková místa a možné příčiny dopravních nehod a navrhnout bezpečnostní opatření k jejich odstranění. Tato opatření mohou být buď krátkodobá (například dopravní značení, které může účastníky silničního provozu po určitou dobu omezit) nebo dlouhodobá (v podobě rekonstrukce rizikového místa). DI PČR vydá buď souhlasné či nesouhlasné stanovisko, které může obsahovat požadavky na odstranění případných závad a nedostatků. Konečné rozhodnutí je potom na příslušném správním úřadu, tj. Městském úřadu Milevsko, odboru dopravy a živnostenském, který vydává povolení ke stavbě.

3.1 Vybudování nové křižovatky v ulici Jeřábkova

Místní komunikace v ulici Jeřábkova, která se nachází v severozápadní části města, byla rekonstruována hlavně z důvodu nevyhovujícího šířkového uspořádání a špatného stavu povrchů chodníků i vozovky. Povrch vozovky a chodníků byl nesourodý s lokálními opravami po překopech v rámci obnovy inženýrských sítí. Betonové obrubníky se rozpadaly a měly minimální převýšení, v některých úsecích nebylo vůbec žádné a snadno mohlo dojít k najetí vozidla na chodník.¹¹⁵

V této lokalitě je velká koncentrace lidí, hlavně dětí, jelikož se v přilehlé blízkosti nachází základní škola, mateřská škola a poliklinika. Automobilová i autobusová doprava je v tomto místě mnohem hustější než v jiných částech města, a to hlavně ráno

¹¹⁴ Interní zdroj města Milevska – databáze Evidence obyvatel, údaj k 01.01.2020.

¹¹⁵ Interní zdroj města Milevska – Průvodní zpráva: Rekonstrukce Jeřábkova ulice. Plzeň: Zítek – IP projekt, s. r. o., 2014. s. 1-5.

a odpoledne, kdy rodiče dopravují děti do školy nebo přijíždí autobusy s dětmi z okolních vesnic. Také osoby navštěvující polikliniku parkují převážně v této ulici a vystřídá se zde několik aut za den.

Realizací této stavby se zajistilo optimálním způsobem šířkové uspořádání místní komunikace oproti původnímu stavu (obrázek 6), především s ohledem na zvýšení bezpečnosti chodců, ale i silniční dopravy. Zároveň došlo k vymezení parkování vozidel a úpravě křižovatky ulic Jeřábkova a Růženy Svobodové (obrázek 7). Křižovatka byla navržena s dělicím ostrůvkem uprostřed, přes který je zároveň vedeno místo pro přecházení (obrázek 8). Komunikace pro pěší byly navrženy v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb¹¹⁶. Provedené bezbariérové úpravy chodníků doplňují varovné pásy a místo pro přecházení odsazený signální pás pro nevidomé ze speciálních tvarovek s výstupky v červené barvě, které jsou vnímatelné slepeckou holí i nášlapem.¹¹⁷

Obrázek 6 – Původní stav křižovatky ulic Jeřábkova a R. Svobodové¹¹⁸



¹¹⁶ ČESKO. Vyhláška č. 398 ze dne 5. listopadu 2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. In Sběrka zákonů České republiky. 2009, částka 129, s. 6621-6647.

¹¹⁷ Interní zdroj města Milevska – Průvodní zpráva: Rekonstrukce Jeřábkova ulice. Plzeň: Zítek – IP projekt, s. r. o., 2014. s. 1-5.

¹¹⁸ Google maps [online]. [cit. 2020-03-28] Dostupné z WWW: <<https://www.google.cz/maps/place/399+01+Milevsko/@49.4528611,14.3580116,206m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x470b60ab99e96a4b:0xc51b5140abdb08818m2!3d49.4508975!4d14.3600091>>.

Obrázek 7 – Nový stav křižovatky ulic Jeřábkova a R. Svobodové¹¹⁹



Obrázek 8 – Křižovatka ulic Jeřábkova a R. Svobodové s dělicím ostrůvkem včetně místa pro přecházení¹²⁰



Provedenou rekonstrukcí byla zajištěna hlavně bezpečnost chodců, a to nejen úpravami chodníků a míst pro přecházení, ale zároveň vybudování středového ostrůvku a s tím spojené zúžení silnice v daném místě vede řidiče ke zpomalení rychlosti.

¹¹⁹ Mapy.cz [online]. [cit. 2020-01-17] Dostupné z WWW: <<https://mapy.cz/zakladni?x=14.3588461&y=49.4529125&z=19&base=ophoto&source=muni&id=892>>.

¹²⁰ Google maps [online]. [cit. 2020-03-28] Dostupné z WWW: <https://www.google.cz/maps/@49.4529041,14.3590188,3a,75y,220.39h,74.52t/data=!3m7!1e1!3m5!1sXa-j-y3DadXdFQpA4kvadA!2e0!6s%2F%2Fgeo1.ggpht.com%2Fcbk%3Fpanoid%3DXa-j-y3DadXdFQpA4kvadA%26output%3Dthumbnail%26cb_client%3Dmaps_sv.tactile.gps%26thumb%3D2%26w%3D203%26h%3D100%26yaw%3D334.80203%26pitch%3D0%26thumbfov%3D100!7i16384!8i8192>.

3.2 Zrušení přechodu pro chodce na silnici č. I/19 „U Madety“

Silnice I. třídy č. I/19 v lokalitě „U Madety“ rozděluje město na dvě části. V severní části je městský hřbitov, kostel, klášter a rekreační park Bažantnice, kde se během roku konají kulturní akce s vysokou frekvencí chodců. Dále jsou zde objekty s podnikatelskou činností, kam docházejí jejich zaměstnanci a částečně se zde nachází i obytná zástavba. Jižní část představuje centrum města s ostatní zástavbou včetně občanské vybavenosti. Křižovatka na této průjezdní silnici v intravilánu města, ulic Sokolovská a Klášterní, je řešena úroňovou průsečnou křižovatkou. Součástí této křižovatky býval i přechod pro chodce dlouhý cca 18 m, který při neustále se zvyšujícím provozu již nemohl poskytnout chodcům bezpečné přecházení přes tuto komunikaci. Navíc přechod pro chodce začínal i končil na nezpevněné krajnici bez navazujících chodníků a již nesplňoval stávající platné normy (obrázek 9).

Obrázek 9 – Původní stav křižovatky „U Madety“ – červené body označují počet dopravních nehod za období 2007–2019 (bod = nehoda)¹²¹



¹²¹ Jednotná dopravní vektorová mapa [online]. [cit. 2020-01-17] Dostupné z WWW: <<http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvmape/Search.aspx>>.

Vedení města se již několik let snažilo řešit situaci bezpečnosti silničního provozu a pohybu chodců na průjezdním úseku této silnice. V roce 2004 byly na náklady města Milevska zpracovány 4 varianty studií na řešení této problémové křižovatky, silnice č. I/19 s místní komunikací ul. Sokolovská a ul. Týnická (vyústění silnice č. III/12128 směrem na obec Přeštěnice).

Stručný popis 4 zpracovaných variant studií¹²²

Varianta č. 1 – úprava křižovatky s přechodem pro chodce (příloha 5)

Původní úrovnový přechod pro chodce by byl zachován, avšak doplněn středovým ostrůvkem tak, aby délka přechodu mezi obrubami byla 6,5 m. Přechod by byl dle platných norem osvětlen a vybudovaly by se chodníky v návaznosti na přechod pro chodce. Nainstalovalo by se svislé dopravní značení s omezením rychlosti na 50 km/h. Tato varianta je stavebně nejjednodušší a také nejlevnější. Cena stavebních nákladů byla odhadnuta na necelé 4 miliony Kč.

Varianta č. 2 – lávka pro pěší (příloha 6)

Tato varianta řeší oddělení chodců od silnice č. I/19 mimoúrovňově, a to lávkou pro pěší, která přechází přes Milevský potok a již zmíněnou silnici. Řešení by nijak neovlivnilo provoz na této komunikaci a mohla by být zachována stávající rychlost. Vybudovaly by se dva přechody pro chodce, které by naváděly na lávku pro pěší. Tato varianta je však jako druhá nejdražší, náklady byly vyčísleny přibližně na 10,4 milionů Kč.

Varianta č. 3 – vybudování okružní křižovatky (příloha 7)

Navržena byla menší okružní křižovatka, kdy s ohledem na projíždění nadrozměrných nákladů, by bylo nutné vhodně rozmístit stožáry veřejného osvětlení. Přechod pro chodce je veden přes jedno rameno okružní křižovatky. Dále by muselo být nainstalováno svislé dopravní značení s omezením rychlosti na 50 km/h. Okružní křižovatka sice umožní bezpečnější přecházení chodců, avšak zhorší kvalitu jízdy na této silnici, která byla vybudována za účelem obchvatu města. Náklady na vybudování okružní křižovatky byly předběžně spočítány na 8,3 milionů Kč.

¹²² Interní zdroj města Milevska – Studie: Milevsko křižovatka na I/19 (zak. č. 04-375-4-000). Praha: PRAGOPROJEKT, a. s., Ateliér České Budějovice, 2004. s. 1-25.

Varianta č. 4 – vybudování mimoúrovňové křižovatky (příloha 8)

Na silnici č. I/19 by byly zachovány dva průběžné jízdní pruhy, přemostění této silnice a vodoteče je navrženo vícepolovým mostem. Vybudování mimoúrovňové křižovatky na silnici č. I/19 s místní komunikací ve vztahu k nízkému využívání chodců a výhledově zvýšené dopravní zátěže do průmyslové zóny v Dukelské ulici je jednoznačně předimenzované. Odhad stavebních prací je nepřiměřeně nákladný s porovnáním s intenzitou chodců a vozidel. Částka převyšuje 65 milionů Kč.

Město Milevsko se snažilo tento nepříznivý stav řešit se správcem silnice, Ředitelstvím silnic a dálnic ČR, správa České Budějovice, kterému byly předloženy navrhované studie s přihlédnutím na navazující průmyslovou zónu v ulici Dukelská. Tato jednání bohužel skončila neúspěšně, protože město Milevsko nechtělo investovat stavbu na cizím pozemku a správce komunikace (ŘSD) tuto úpravu neměl finančně zajištěnou a ani ji v nejbližší době neplánoval. Představitelé města navrhovali ŘSD alespoň provizorní variantu, která by byla finančně zanedbatelná a spočívala by v osazení dopravní značky s omezením průjezdní rychlosti na 70 km/h, a to cca 280 m před přechodem pro chodce, kde je označen začátek obce ve směru od Tábora. Z opačného směru by se jednalo o snížení rychlosti od mimoúrovňové křižovatky na 70 km/h a před přechodem v obou směrech by byla rychlost snížena na 50 km/h. Ani této žádosti však nebylo vyhověno, a to z důvodu, že tato komunikace byla vybudována za účelem obchvatu, který má urychlit spojení mezi Plzní a Táborem, a tím také vyloučit dopravu z centra města.¹²³

V roce 2010 proběhlo jednání na Ředitelství silnic a dálnic ČR v Praze, kde jeho cílem bylo projednání návrhu změn přechodu pro chodce, který se jeví pro svoji délku a dovolenou rychlost v tomto úseku jako nebezpečný. V rámci jednání bylo dohodnuto snížení rychlosti na požadovaných 70 km/h a zároveň, že bude přechod pro chodce nahrazen místem pro přecházení s osazením středového ostrůvku s tím, že ke snížení rychlosti dojde ještě před zahájením stavebních prací. Na základě tohoto jednání byla Krajským úřadem v Českých Budějovicích (na základě žádosti ŘSD ČR a následném schválení DI PČR) stanovena místní úprava silničního provozu na této komunikaci spočívající v obousměrném doplnění svislého dopravního značení A 11 (Pozor, přechod

¹²³ Interní zdroj města Milevska – Žádost o posouzení a realizaci. Milevsko: město Milevsko, čj. MM 17481/2007, 15.05.2007. s. 1-2.

pro chodce) s žlutozeleným fluorescenčním podkladem a B 20a (nejvyšší dovolená rychlost) s textem „70“, kdy tedy došlo k požadované snížení rychlosti v tomto úseku.¹²⁴

V roce 2012 bylo zasláno DI PČR Písek upozornění Krajskému úřadu v Českých Budějovicích na základě provedené revize přechodů, že tento přechod požadují zrušit, a to z důvodu nesplnění podmínek, které byly dohodnuty na jednání s ŘSD ČR v Praze. Vedení města Milevska toto upozornění obdrželo na vědomí. Nedošlo ke stavebním úpravám, konkrétně k obnově vodorovného dopravního značení, kdy měl být přechod pro chodce nahrazen místem pro přecházení a zároveň nebyl vybudován ani středový ostrůvek. Z tohoto hlediska nesplňoval podmínky stávající platné normy.¹²⁵

Dle zaslání upozornění DI PČR, kde jsou uvedeny skutečnosti, které ohrožovaly bezpečnost přecházejících chodců na této křižovatce, bylo požadováno zrušení tohoto přechodu pro chodce a s tím spojená další potřebná opatření, konkrétně odstranění VDZ a SDZ. Mezi zjištěnými nedostatky byly např. nevyhovující délka přechodu pro chodce (téměř 18 m), kdy povolená délka po rekonstrukci je max. 7 m. Dále zde chyběla návaznost na chodníky a také osvětlení přechodu světlem jiné intenzity. Co se týká nejvyšší dovolené rychlosti je v celém tomto úseku snížena na 70 km/h. I tak to bylo v rozporu s normou, protože kde je vybudovaný přechod pro chodce, by měla být nejvyšší dovolená rychlost pouze do 50 km/h. Pokud by došlo ke snížení rychlosti na 50 km/h a přechod by byl ponechán, už by zase nesplňovala tato silnice charakteristiku obchvatu města, pro který byl vybudován.¹²⁶

Po rekonstrukci vozovky v roce 2017 se již přechod pro chodce neobnovil a nebylo zde vybudováno ani místo pro přecházení (obrázek 10). Jelikož původní přechod nesplňoval platnou normu ČSN 73 6110, bylo rozhodnuto v rámci prováděné rekonstrukce na této silnici ho již znovu neobnovovat. To se samozřejmě nelíbilo některým občanům, kteří tento přechod využívali hlavně při cestě na místní hřbitov. V tuto chvíli je nutné si připomenout, že se jedná o silnici I. třídy, vlastníkem je stát

¹²⁴ Interní zdroj města Milevska – Stanovení místní úpravy silničního provozu. České Budějovice: Krajský úřad Jihočeského kraje České Budějovice, odbor dopravy a silničního hospodářství, čj. KUJCK/14299/2010/ODSH/2, 03.05.2010. s. 1.

¹²⁵ Interní zdroj města Milevska – Upozornění. Písek: PČR, Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje, Dopravní inspektorát, čj. KRPC-32411-1/ČJ-2012-020506, 28.02.2012. s. 1-2.

¹²⁶ Interní zdroj města Milevska – Upozornění. Písek: PČR, Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje, Dopravní inspektorát, čj. KRPC-32411-1/ČJ-2012-020506, 28.02.2012. s. 1-2.

a město Milevsko v tomto případě není dotčeným orgánem, tím je Ředitelství silnic a dálnic. Bohužel, rozhodnutí nebylo možné nijak ovlivnit.¹²⁷

Obrázek 10 – Nový stav křižovatky „U Madety“ – zrušený přechod pro chodce¹²⁸



3.3 Zrušení a posunutí přechodu pro chodce na náměstí Edvarda Beneše

Ke zrušení jednoho přechodu pro chodce a posunutí dalšího na náměstí Edvarda Beneše došlo na základě doporučení Dopravní komise (DK). Ta byla zřízena radou města a plní funkci poradního orgánu. Pravidelným hostem na zasedání této komise bývá dopravní inženýr PČR z Písku. Jako odborník odpovídá na různé dotazy členům komise a vyjadřuje se k jejich návrhům.

V roce 2015 se komisař DI PČR kladně vyjadřoval k návrhu Dopravní komise zrušit přechod pro chodce vedoucí k poště, na které přímo navazovalo schodiště (obrázek 11 – vyznačen bodem 2). Dále DK navrhla posunout směrem od křižovatky přechod pro chodce (obrázek 11 – vyznačen bodem 1), neboť byl velmi blízko křižovatce.

¹²⁷ KOLÁŘOVÁ, L. Přechod u Madety zmizel a už nebude. *Milevské noviny*. Vydavatel: Jihočeské týdeníky, s. r. o., 2017. č. 41, s. 3.

¹²⁸ Jednotná dopravní vektorová mapa [online]. [cit. 2020-01-17] Dostupné z WWW: <<http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvmape/Search.aspx>>.

Při odbočování do ulice 5. května (směrem k poště) řidiči často na poslední chvíli zastavovali před přechodem.¹²⁹ Docházelo tím k ohrožování chodců při přecházení vozovky, protože velmi krátká vzdálenost nedávala řidičům možnost včasné reakce. I s tímto návrhem souhlasil dopravní inženýr PČR. Po odstranění přechodu pro chodce u pošty bylo následně zrušeno i schodiště a dané místo bylo osazeno zábradlím. Následně došlo i k posunutí níže vyznačeného přechodu pro chodce dále od křižovatky.

Bývalé vedení města však projevilo zájem obnovit původní schodiště o kousek níže od místa zrušeného schodiště. Ačkoli Dopravní komise s tím nesouhlasila, tento návrh byl prosazen a schodiště bylo obnoveno (obrázek 11 – označeno kroužkem). Dopravní inženýr PČR nebyl osloven, aby se k tomuto vyjádřil.

Obrázek 11 – Zrušení přechodu pro chodce u pošty (bod 2) a posunutí dalšího dále od křižovatky (bod 1), kroužkem označené obnovené schodiště¹³⁰



¹²⁹ Interní zdroj města Milevska – Zápis z 3. zasedání Dopravní komise Rady města Milevska. 25.03.2015, s. 4.

¹³⁰ Mapy.cz [online]. Obrázek doplněn vlastním znázorněním [cit. 2020-03-21]. Dostupné z WWW: <<https://mapy.cz/zakladni?x=14.3594227&y=49.4508000&z=20&m3d=1&height=91&yaw=-0&pitch=-69&source=stre&id=113681>>.

3.4 Okružní křižovatka „U Viaduktu“¹³¹

Zrekonstruovaná okružní křižovatka se nachází v severní části intravilánu města. Křižovatka protíná silnici č. I/19, silnici č. II/105 a místní komunikaci, ulici Masarykova. Jelikož stavba zasahovala do pozemků tří vlastníků, stát ČR (silnice č. I/19 – správce ŘSD), Jihočeský kraj (silnice č. II/105 – správce SÚS) a město Milevsko (místní komunikace), muselo dojít k pozemkovému vyrovnání na základě skutečného provedení stavby. V rámci provedené rekonstrukce mostu (viaduktu), který byl uzavřen, vznikla provizorní okružní křižovatka z betonových City bloků (obrázek 12) pro usměrnění silniční dopravy. Po dokončení opravy zmíněného mostu měla být křižovatka uvedena do původního stavu (obrázek 13), ale vedení města projevilo zájem ji zachovat, jelikož v ní spatřovalo různé výhody.

Obrázek 12 – Provizorní okružní křižovatka z betonových City bloků¹³²



¹³¹ Interní zdroj města Milevska - Dokumentace k rozhodnutí o umístění stavby: Okružní křižovatka silnic I/19 a II/105 - Milevsko. Zakázka č. 0115. Ražice: STAREKO CZ Písek, s. r. o., 17.07.2015. s. 1-13.

¹³² Mapy.cz [online]. [cit. 2020-04-02] Dostupné z WWW: <<https://mapy.cz/zakladni?x=14.3625614&y=49.4561723&z=20&m3d=1&height=90&yaw=0&pitch=-45&base=ophoto&source=muni&id=892>>.

Obrázek 13 – Původní stav křižovatky „U Viaduktu“¹³³



Účelem stavby byla revitalizace stávající provizorní okružní křižovatky, která byla vymezena z betonových City bloků, a to včetně rekonstrukce přilehlých chodníků. Z pohledu urbanistického a architektonického se jednalo o plošnou stavbu pozemní komunikace a samotná křižovatka byla navržena v souladu s ČSN 73 6102. Úprava středového ostrova byla projednána s investory (jednalo se o sdruženou investici), tj. s městem Milevskem a SÚS Jčk, a souhlasné stanovisko ke stavbě vydal i Dopravní inspektorát PČR Písek.

Nově vybudovaná okružní křižovatka má kruhový tvar s jednopruhovým pásem (obrázek 14). Část pravostranných chodníků byla rozšířena a převážně asfaltový povrch byl nahrazen betonovou zámkovou dlažbou doplněnou o signální a varovné pásy. Chodníky po levé straně byly úplně odstraněny z důvodu minimálního využívání. Obnoveno bylo i veřejné osvětlení včetně nasvětlení přechodů pro chodce. Stavbou se provoz a kapacita silniční dopravy výrazně nezměnila, došlo však k usměrnění provozu a částečnému zpomalení přesným vymezením okružní křižovatky. Vjezdové a výjezdové pruhy byly upraveny tak, aby neumožňovaly průjezd křižovatkou vyšší rychlostí jak 40 km/h. Pozitivní dopad to mělo i na autobusovou zastávku, která zajišťuje

¹³³ Mapy.cz [online]. [cit. 2020-04-02] Dostupné z WWW: <<https://www.google.cz/maps/@49.4561212,14.3624355,253m/data=!3m1!1e3>>.

meziměstskou linkovou dopravu a byla nevhodně umístěna v blízkosti okružní křižovatky. Byla upravena na zastávku mimo jízdní pruh a zastavující autobus již nebrání provozu.

Obrázek 14 – Nově vybudovaná okružní křižovatka „U Viaduktu“¹³⁴



3.5 Stavební úprava přechodu pro chodce v místě průsečné křižovatky ulic Nádražní, Blechova a Tyršovo náměstí

Již řadu let byl na Tyršově náměstí, konkrétně v ulici Nádražní (silnice č. III/10543) u křižovatky s ulicí Blechova, vybudovaný přechod pro chodce s přibližnou délkou 17 m. Nejen že tato délka neodpovídala platným normám, ale byly zde i další negativní faktory, které měly vliv na bezpečné přecházení chodců. Jednalo se zejména o překračování dovolené rychlosti v tomto úseku. Také přilehlé parkoviště neumožňovalo chodcům dostatečný rozhled a chybělo i osvětlení přechodu. Přesto, že se jednalo o jeden z nejdelších a nejnebezpečnějších přechodů v intravilánu města, došlo zde od roku 2007 k sedmi dopravním nehodám, z toho pouze jedna byla s účastí chodce s těžkým zraněním (obrázek 15).

¹³⁴ Google maps [online]. [cit. 2020-04-02] Dostupné z WWW: <<https://www.google.cz/maps/@49.4557009,14.3626473,3a,39.4y,11.36h,83.97t/data=!3m6!1e1!3m4!1smawwbZfe0I2jmCRnGLz5pQ!2e0!7i13312!8i6656>>.

Obrázek 15 – Původní stav přechodu pro chodce na Tyršově náměstí – červené body označují počet dopravních nehod v tomto místě za období 2007-2019¹³⁵



V návaznosti na plánovanou opravu chodníků v Nádražní ulici byla vypracována projektová dokumentace na stavební úpravu již zmíněného nevyhovujícího přechodu pro chodce, která řešila i jeho bezbariérovost. V tomto případě se jednalo o stavební úpravy dvou nároží křižovatky (průtahu silnice III. třídy a místních komunikací) zřízením vysazených a zatravněných chodníkových ploch na úkor vozovky a parkovacího pásu, za účelem dosažení parametrů požadovaných vyhláškou č. 398/2009 Sb. a ČSN 73 6110. Jde o křížení dvoupruhové obousměrné komunikace, kdy šířka je dána potřebou komfortního odbočení vozidel hasičského záchranného sboru z ulice Blechova do ulice Nádražní, kterou využívají při výjezdu, neboť se v přilehlé Družstevní ulici nachází hasičská zbrojnice.¹³⁶

¹³⁵ Jednotná dopravní vektorová mapa [online]. [cit. 2020-03-21] Dostupné z WWW: <<http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvmapa/Search.aspx>>.

¹³⁶ Interní zdroj města Milevska – Dokumentace pozemních komunikací pro stavební povolení: Stavební úpravy přechodu přes ulici Nádražní u křižovatky s ulicí Blechova. Tábor: Road M.A.A.T., s. r. o., 2018. s. 1-28.

Vedení města se rozhodlo požádat o audit bezpečnosti pozemních komunikací, a to v úseku od Tyršova náměstí až po ulici Sažinova. Důvodem provedení auditu byl i záměr města žádat finanční podporu od Státního fondu dopravní infrastruktury na výzvu „Bezpečnost“ na vlastní realizace, kde součástí podávané žádosti měla být i zpráva o provedení auditu bezpečnosti pozemních komunikací. Podkladem pro audit byla i mimo jiné vypracovaná projektová dokumentace. Cílem tohoto auditu bylo identifikovat všechny rizikové faktory, které mohou mít negativní vliv na bezpečnost provozu v daném místě a navrhnout taková opatření, aby vedla k jejich odstranění, nebo alespoň ke zmírnění.¹³⁷

V rámci auditu byla v tomto úseku provedena analýza měření rychlosti projíždějících vozidel, intenzity dopravy a skladby vozidel pomocí statistických radarových sčítačů dopravy značky Sierzega SR4. Průzkum probíhal v listopadu 2017 ve 3 dnech po sobě jdoucích, a to od úterý 28.11.2017 00:00 hodin do čtvrtka 30.11.2017 23:59 hodin. Celkem bylo za dobu průzkumu v Nádražní ulici změřeno **17 485** vozidel, z nichž nejvyšší dovolenou rychlost v obci 50 km/h celkem překročilo **4 372** vozidel (graf 2). Maximální naměřená rychlost byla 94 km/h. Z celkového počtu projetých vozidel se jich přesně **25 %** dopustila přestupku překročením dovolené rychlosti (graf 3). Navržená řešení na odstranění rizikových míst plynoucí z provedeného auditu bezpečnosti pozemních komunikací mají pouze doporučující charakter.¹³⁸

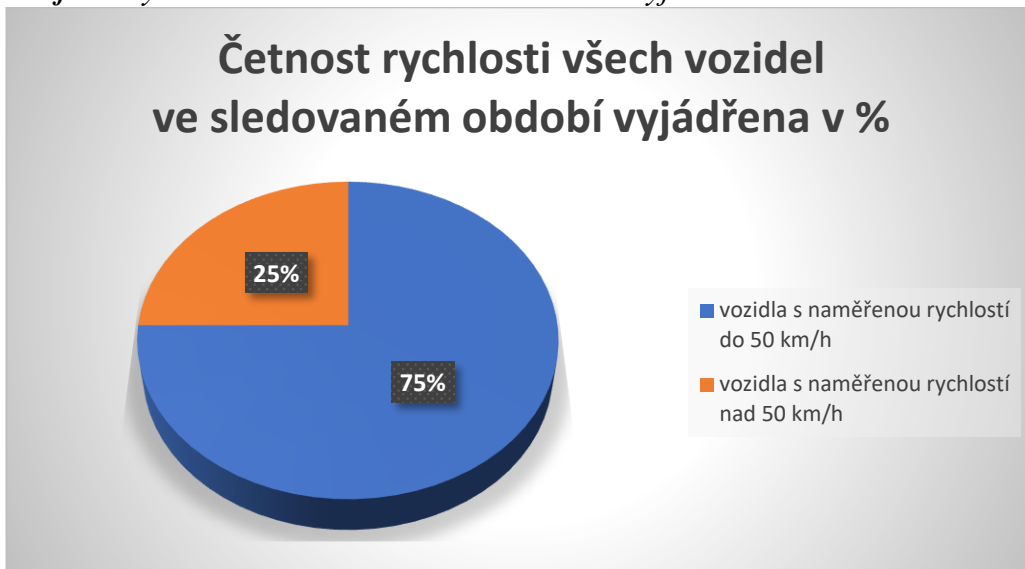
¹³⁷ Interní zdroj města Milevska – Zpráva o provedení auditu bezpečnosti pozemních komunikací. Písek: Ing. Jiří Hanzl, Ph.D. a Ing. Jiří Jíra, 16.04.2018. s. 1–57.

¹³⁸ Interní zdroj města Milevska – Zpráva o provedení auditu bezpečnosti pozemních komunikací. Písek: Ing. Jiří Hanzl, Ph.D. a Ing. Jiří Jíra, 16.04.2018. s. 1–57.

Graf 2 – Četnost rychlosti všech vozidel ve sledovaném období¹³⁹



Graf 3 – Rychlost vozidel ve sledovaném období vyjádřena v %¹⁴⁰



Na základě provedeného auditu bezpečnosti ve zmíněném místě, vedení města rozhodlo tuto situaci co nejefektivněji vyřešit. Při zadání projektové dokumentace bylo požadováno odstranění zjištěných rizik nebo alespoň jejich zmírnění.

¹³⁹ Vlastní zpracování – dostupná data z: Zpráva o provedení auditu bezpečnosti pozemních komunikací. Písek: Ing. Jiří Hanzl, Ph.D. a Ing. Jiří Jíra, 16.04.2018. s. 1–57.

¹⁴⁰ Vlastní zpracování – dostupná data z: Zpráva o provedení auditu bezpečnosti pozemních komunikací. Písek: Ing. Jiří Hanzl, Ph.D. a Ing. Jiří Jíra, 16.04.2018. s. 1–57.

Investorem rekonstrukce bylo město Milevsko. Jelikož se jedná o silnici III. třídy a vlastníkem je Jihočeský kraj, došlo k převodu stavbou zastavěných pozemků do vlastnictví města Milevska.¹⁴¹

Přechod pro chodce byl v jeho ose zkrácen na 7 m (obrázek 16), z původních cca 17 m, doplněn předepsaným osvětlením a byly zajištěny požadované rozhledy. Také se zřídila 2 místa pro přecházení, a to přes ulici Blechova a Tyršovo náměstí. Samozřejmě přechod pro chodce i místa pro přecházení jsou plně bezbariérová. Rozšíření chodníkových ploch vysazením směrem do vozovky a parkovacího pásu došlo k zúžení silnice, která zajišťuje průjezd vozidel předepsanou rychlostí (obrázek 16). Tyto vysazené plochy budou v letošním roce osázeny zelení.

Obrázek 16 – přechod pro chodce Tyršovo náměstí – koordinační situace¹⁴²



¹⁴¹ Interní zdroj města Milevska – Milevsko – stavební úprava přechodu v ulici Nádražní u křižovatky s ul. Blechova. Písek: SÚS Jčk, 19.03.2018, s. 1–2.

¹⁴² Interní zdroj města Milevska – Dokumentace pozemních komunikací pro stavební povolení: Stavební úpravy přechodu přes ulici Nádražní u křižovatky s ulicí Blechova. Tábor: Road M.A.A.T., s. r. o., 2018. s. 1–28.

3.6 Křižovatka ulic Československých legií a Blanická

V roce 2013 zadalo vedení města zpracovat studii na vybudování novostavby účelové komunikace pro pěší a cyklisty v části města Hajda. Dle vyjádření DI PČR k projektové dokumentaci bylo vydané souhlasné stanovisko k této stavbě s upozorněním, že není řešen přístup pro pěší a cyklisty ve směru z centra města přes silnici č. II/105 (ul. Čs. legií) na plánovanou účelovou komunikaci¹⁴³. Tato silnice je v majetku Jihočeského kraje, a proto vedení města Milevska vyvolalo schůzku s jeho zástupci. Hlavním tématem schůzky bylo vybudování okružní křižovatky v této rizikové části, která by vedla k bezpečnějším pohybu všech jejích účastníků. Ze schůzky vyplynul požadavek Jihočeského kraje, aby město Milevsko nechalo zpracovat na vlastní náklady bezpečnostní analýzu všech rizikových faktorů, které mohou mít negativní vliv na bezpečnost provozu v daném místě. Krátce poté město Milevsko obdrželo dopis od Jihočeského kraje s vyjádřením, že se nejedná o prioritní stavbu a dle jejich názoru je předmětný úsek přehledný a bezpečný¹⁴⁴.

I přesto, že nebyla tato křižovatka vyřešena v rámci zvýšení bezpečnosti, byla stavba nové účelové komunikace pro pěší a cyklisty povolena příslušným správním úřadem a následně zrealizována.

Vedení města Milevska zadalo provést bezpečnostní inspekci (BI) v této části pozemní komunikace. Jejím provedením v roce 2015 byla zjištěna závažná bezpečnostní rizika, např. velmi časté překračování dovolené rychlosti, absence osvětlení křižovatky, chybějící místo pro přecházení a další. Inspekční tým upozornil po provedeném měření rychlosti vozidel, že řidiči v cca 85 % překračují v tomto rizikovém úseku nejvyšší dovolenou rychlost. Vzhledem k rozvíjející se blízké zástavbě a nově vybudované účelové komunikaci pro pěší a cyklisty na Hajdě lze předpokládat navýšení počtu chodců a cyklistů. BI navrhla vybudovat okružní křižovatku, která by vyřešila převážnou část zjištěných bezpečnostních rizik.¹⁴⁵

Ve zprávě o provedení bezpečnostní inspekce byly identifikovány všechny rizikové faktory společně s návrhem nápravných opatření, která by eliminovala či snížila

¹⁴³ Interní zdroj města Milevska – Vyjádření k PD: Novostavba účelové komunikace pro pěší a cyklisty, Milevsko - Hajda. Písek: PČR, Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje, Dopravní inspektorát, čj. KRPC-107813-1/ČJ-2013-020506-1, 18.09.2013. s. 1–2.

¹⁴⁴ Interní zdroj města Milevska – Zápis z 6. zasedání Dopravní komise Rady města Milevska. 11.11.2015, s. 7.

¹⁴⁵ Interní zdroj města Milevska – Zpráva o provedení bezpečnostní inspekce pozemních komunikací. Písek: Ing. Jiří Hanzl, Ph.D. a Ing. Jiří Jíra, 21.09.2015. s. 1–41.

daná rizika. Zpráva byla předložena na dalším jednání vedení města Milevska se zástupci Jčk s cílem vyřešit tuto nebezpečnou křižovatku. Jednání však skončilo neúspěšně, kdy zástupci Jčk argumentovali tím, že rizika nejsou tak velká a závažná i přesto, že předložená zpráva zpracovaná inspekčním týmem ji vyhodnotila ve stávající podobě jako velmi rizikovou. Možná to mohlo být i z důvodu neochoty Jihočeského kraje tuto rekonstrukci financovat, protože by to jistě nebyla zanedbatelná částka.

V listopadu roku 2019 na této rizikové křižovatce došlo v časných ranních hodinách k dopravní nehodě s chodcem se smrtelným následkem. Chodec přecházel směrem od čerpací stanice Benzina k supermarketu Penny. Pro zajímavost autorka práce připojuje obrázek, na kterém vyznačila inkriminovaná místa (obrázek 17) a charakteristiku dopravní nehody (obrázek 18) z Jednotné dopravní vektorové mapy, ve které se zaznamenávají ohlášené nehody.

Obrázek 17 – Křižovatka ul. Čs. legií s ul. Blanická – žlutá čára označuje místo, kde chodec přecházel, černé kolečko, kde skončil po srážce s vozidlem (červené body označují počet dopravních nehod za období 2007–2019)¹⁴⁶



¹⁴⁶ Jednotná dopravní vektorová mapa [online]. Obrázek doplněn vlastním znázorněním [cit. 2020-03-21]. Dostupné z WWW: <<http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvmapa/Search.aspx>>.

Obrázek 18 – Charakteristika smrtelné nehody¹⁴⁷

Charakteristiky řidiče vozidla a příčiny nehody			
Zavinění nehody	řidičem motorového vozidla	Alkohol u viníka nehody	ne
Kategorie řidiče	s řidičským oprávněním skupiny c	Stav řidiče	dobrý -žádné nepříznivé okolnosti nebyly zjištěny
Vnější ovlivnění řidiče	řidič nebyl ovlivněn		
Charakteristiky následků osob - stav do 24 hod			
Usmrceno osob (počet)	1	Těžce zraněno osob (počet)	0
Lehce zraněno osob (počet)	0		
Charakteristiky vozidla, viníka nehody a následků nehody na vozidle			
Počet zúčastněných vozidel	1	Druh vozidla	nákladní automobil (včetně multikáry, autojeřábu, cisterny atd.)
Výrobní značka motorového vozidla	CITROEN	Rok výroby vozidla	06
Vozidlo po nehodě	nedošlo k požáru	Vlastník vozidla	soukromá organizace (podnikatel, s.r.o., v.o.s., a.s.,atd.)
Celková hmotná škoda (100 Kč)	200	Škoda na vozidle (100 Kč)	200
Únik provozních, přepravovaných hmot	žádné z uvedených	Způsob vyproštění osob z vozidla	nebylo třeba užít násilí
Charakteristiky druhu nehody a podmínek nehody			
Charakter nehody	nehoda s následky na životě nebo zdraví	Druh nehody	srážka s chodcem
Druh srážky jedoucích vozidel	nepřichází v úvahu, nejde o srážku jedoucích vozidel	Druh pevné překážky	nepřichází v úvahu, nejde o srážku s pev.překážkou
Hlavní příčiny nehody	neř. rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokřý povrch apod.)	Druh povrchu vozovky	živice
Stav povrchu vozovky v době nehody	povrch mokřý	Stav komunikace	dobrý, bez závad
Povětrnostní podmínky v době nehody	neztížené	Viditelnost	v noci - bez veřejného osvětlení,viditelnost nezhoršená vlivem povětrnostních podmínek
Rozhledové poměry	dobré	Dělení komunikace	dvoupruhová
Situování nehody na komunikaci	na jízdním pruhu	Řízení provozu v době nehody	místní úprava (vyplní se pol. 24)
Místní úprava přednosti v jízdě	přednost vyznačena dopravními značkami	Specifické objekty v místě nehody	žádné nebo žádné z uvedených
Směrové poměry	křižovatka styková - tříramenná	Místo dopravní nehody	na křižovatce, uvnitř hranic křižovatky definovaných pro systém evidence nehod (zóna 9)
Druh křižující komunikace	místní komunikace	Smyk	ne
Směr jízdy nebo postavení vozidla	zachycuje směr jízdy křižovatkou		

Po nehodě opětovně zaslal Dopravní inspektorát PČR Městskému úřadu Milevsko, odboru dopravy a živnostenskému, upozornění na zjištěná rizika, která mohou ohrožovat bezpečnost a plynulost silničního provozu¹⁴⁸. Vedení města chce opět otevřít debatu se zástupci Jihočeského kraje ohledně vybudování okružní křižovatky. Nyní je v řešení instalace veřejného osvětlení, které by alespoň trochu přispělo k lepší viditelnosti při přecházení v tomto rizikovém místě za snížené viditelnosti, např. za mlhy, hustého deště nebo od soumraku do svítání.

Musel kvůli tomu zemřít člověk, aby se věci daly do pohybu? Možná Jihočeský kraj nyní přehodnotí své původní rozhodnutí a vyčlení finanční prostředky na realizaci bezpečné okružní křižovatky s přechodem pro chodce a milevští občané se konečně dočkají. I zástupci města Milevska by mohli zvážit možnou finanční spoluúčasť na tomto projektu, byť jejich možnosti jsou velmi omezené.

3.7 Dopravně bezpečnostní opatření v místní části Velká

Město Milevsko již od roku 2007 provádělo namátkové kontroly rychlosti prostřednictvím městské policie v obci Velká na základě stížností od místních občanů.

¹⁴⁷ Jednotná dopravní vektorová mapa [online]. [cit. 2020-03-28] Dostupné z WWW: <<http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvmape/Search.aspx>>.

¹⁴⁸ Interní zdroj města Milevska – Upozornění. Písek: PČR, Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje, Dopravní inspektorát, čj. KRPC-161016-2/ČJ-2019-020506-I, 06.01.2020. s. 1–2.

Městská policie k tomu využívala laserový přenosný kalibrovaný radar s tolerancí 3 km/h. Při měření bylo zjištěno, že na tomto úseku dochází opakovaně k překračování nejvyšší dovolené rychlosti.

Proto vedení města vzneslo požadavek, aby v této obci provedla specializovaná firma instalaci statistického boxu po dobu 10 dnů. Po vyhodnocení získaných dat bylo zřejmé, že dopravní situace je více než nepřijatelná. Vozidla, která překračovala nejvyšší dovolenou rychlost, se pohybovala v počtu 220–260 denně.¹⁴⁹

Občané Velké i vedení města Milevska projeví zájem vybudovat na tomto úseku zařízení na měření rychlosti natrvalo. Jelikož silnice č. II/121 celou obec rozděluje na 2 části a obě jsou hustě zastavěné, dospělo se tehdy k závěru, že je to jeden z neúčinnějších prostředků, jak docílit snížení rychlosti a ukázněnosti řidičů.

Odborem dopravy a živnostenským Městského úřadu Milevsko byla zaslána žádost DI PČR v Písku, který posoudil, zda je tu veřejný zájem, jež si žádá zohlednění. Ten se vyjádřil k žádosti kladně s tím, že jediným požadavkem bylo vybudování přechodu pro chodce přes tuto frekventovanou silnici (obrázek 19). Souhlasit musel i vlastník této komunikace, v tomto případě Jihočeský kraj. Po splnění všech podmínek už nic nebránilo vyhlásit výběrové řízení na pronájem zařízení na měření rychlosti a s vítěznou firmou uzavřít smlouvu. Ta byla v roce 2013 uzavřena prozatím na měření rychlosti v jednom směru, a to ve směru na Milevsko.

¹⁴⁹ Milevsko: oficiální web města. Úsekové měření rychlosti: O projektu [online]. [cit. 2020-03-28] Dostupné z WWW: <<http://www.gemos.cz/milevsko/index.php?r=site/Oprojektu>>.

Obrázek 19 – Vybudování přechodu pro chodce v místní části Velká a vodorovného dopravního značení V18 před a za přechodem (optická psychologická brzda bez akustického efektu)¹⁵⁰



V roce 2015 se zrealizovalo po vydání příslušných stanovisek dotčených orgánů měření i v opačném směru. K osazení příslušného dopravního značení, které upozorňuje řidiče na úsekové měření, došlo až v roce 2019, kdy jejich instalaci nařídil Dopravní inspektorát PČR¹⁵¹. Dříve to nebylo povinné, avšak nové projekty úsekového měření už tyto cedule vyžadují.¹⁵²

Samozřejmě počet přestupkového jednání má logicky klesající tendenci. V době, kdy je zařízení na měření rychlosti nainstalováno, tak je počet přestupků výrazně vyšší než v následujících měsících. I když bývá před vjezdem do obce příslušné dopravní značení upozorňující na úsekové měření, mnozí řidiči to nečekají, protože je to nově zřízené anebo to z nepozornosti přehlédnou. Proto v prvních měsících po instalaci bývají čísla opravdu vysoká. Samozřejmě tato čísla ovlivňují i další faktory, a to zejména aktuální dopravní situace v podobě různých uzavírek. V těchto případech se navýší jak počet projíždějících vozidel, tak i počet přestupků. Dalším faktorem, který se promítne

¹⁵⁰ Mapy.cz [online]. [cit. 2020-04-04] Dostupné z WWW: <<https://mapy.cz/zakladni?x=14.2856826&y=49.4522705&z=19&base=ophoto&source=ward&id=11990>>.

¹⁵¹ Interní zdroj města Milevska – Stanovisko: Úsekové měření rychlosti na silnici II/121 v obci Velká u Milevska. Písek: PČR, Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje, Dopravní inspektorát, čj. KRPC-169210-1/ČJ-2019-020506-I, 31.12.2019, s. 1–2.

¹⁵² KOLÁŘOVÁ, L. Radar v Bernarticích už vynesl skoro čtyři miliony. *Milevské noviny*. Vydavatel: Jihočeské týdeníky, s. r. o., 2020. č. 5, s. 4.

do počtu přestupků, je i roční období. Je logické, že v letních měsících, kdy je vyšší frekvence vozidel, je i více přestupků, naopak v zimě dochází k poklesu.¹⁵³

3.7.1 Vývoj počtu přestupků z úsekového měření za období 2016–2019 v místní části, v obci Velká

Autorka práce chtěla ukázat na místní části Velká, jakým způsobem se vyvíjí počet přestupků v poměru k počtu projíždějících vozidel od nainstalování zařízení úsekového měření, tj. od roku 2013 do současnosti v závislosti na dopravní situaci. Bohužel, obdržela data od firmy GEMOS CZ, spol. s r. o., pouze za období od roku 2016 do roku 2019.

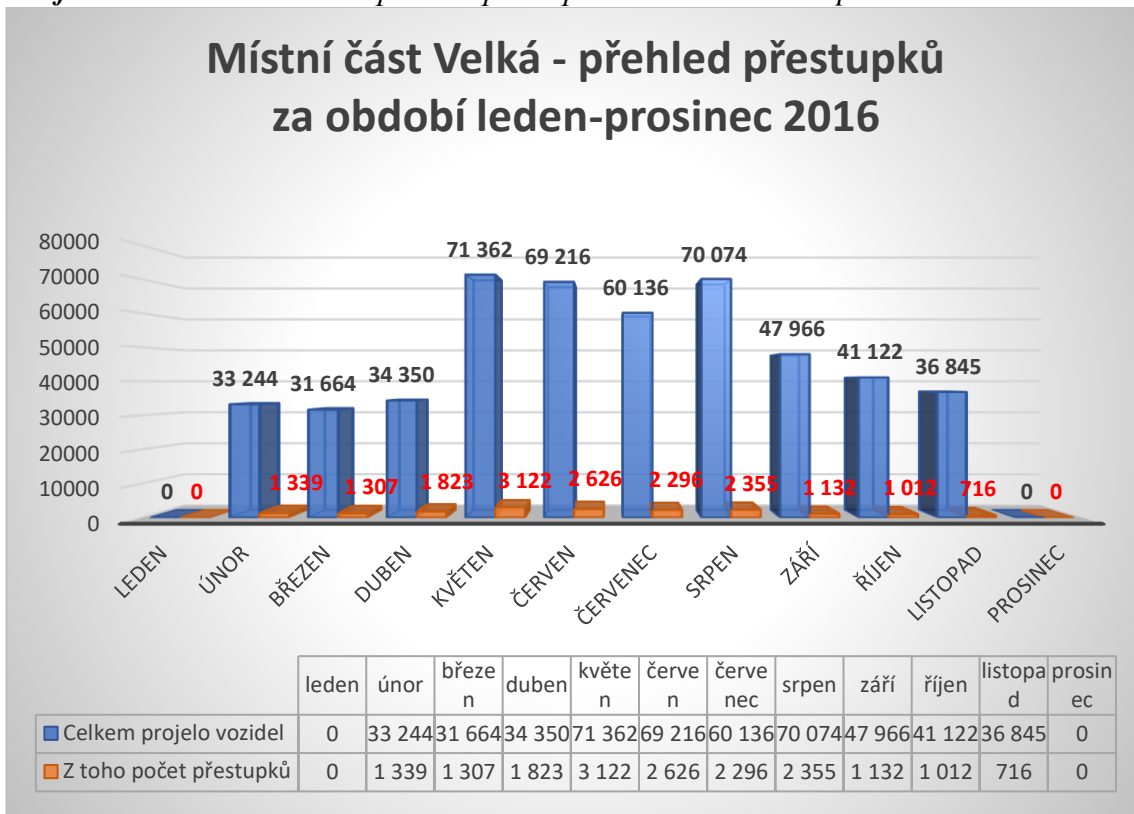
Rok 2016

V červnu roku 2015 došlo k dlouhodobému úplnému uzavření Žďákovského mostu z důvodu celkové rekonstrukce, který je součástí silnice č. I/19 spojující Plzeň a Tábor. Objížďka vedla právě přes obec Velkou, kde došlo k nárůstu jak projíždějících vozidel, tak i přestupků. Most byl opět otevřen 16. září 2016 v omezeném provozu, protože i nadále se průběžně prováděly opravy až do října 2017.¹⁵⁴ Na grafu č. 4 je zaznamenán zřetelný nárůst počtu vozidel i přestupků v období od května do srpna. Od února do dubna sice není počet projetých vozidel tak vysoký, ale počet spáchaných přestupků je stále vyšší oproti běžnému provozu v jiných porovnávaných letech. Ještě i v měsíci září a říjnu je počet přestupků o něco vyšší, jelikož zmíněný most byl otevřen až v půlce září, mohlo zde hrát roli i neinformovanost řidičů o znovuotevření mostu. V lednu a v prosinci byl radar mimo provoz. Na grafu č. 5 je poměr počtu vozidel, jež se dopustila přestupku k počtu vozidel s naměřenou rychlostí do 50 km/h za rok 2016 vyjádřený v procentech.

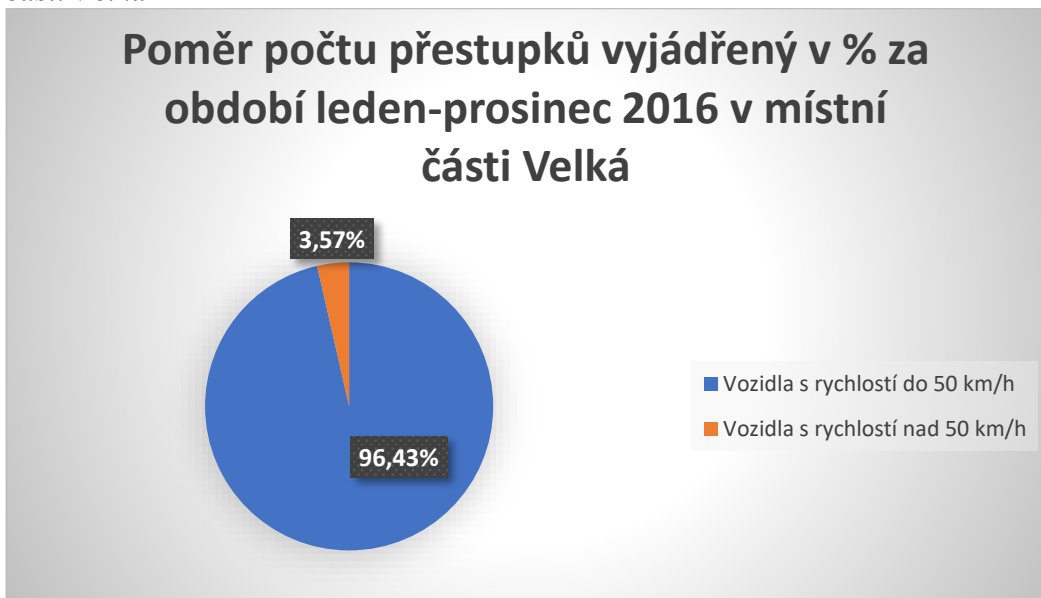
¹⁵³ BURDOVÁ, P. Rozhovor s Petrou Burdovou na téma radary. *Milevský zpravodaj* (Informační měsíčník pro občany Milevska). Duben 2020, ročník XXVIII, s. 4.

¹⁵⁴ Elogistika.info. *Přes Žďákovský most už jezdí auta, pro pěší je nadále uzavřený* [online]. ČTK, 19.09.2016 [cit. 2020-03-23]. Dostupné z WWW: <<https://www.elogistika.info/pres-zdakovsky-most-uz-jezdi-auta-pro-pesi-je-nadale-uzavreny/>>.

Graf 4 – Místní část Velká – přehled přestupků za období leden–prosinec 2016¹⁵⁵



Graf 5 – Poměr počtu přestupků vyjádřený v % za období leden–prosinec 2016 v místní části Velká¹⁵⁶



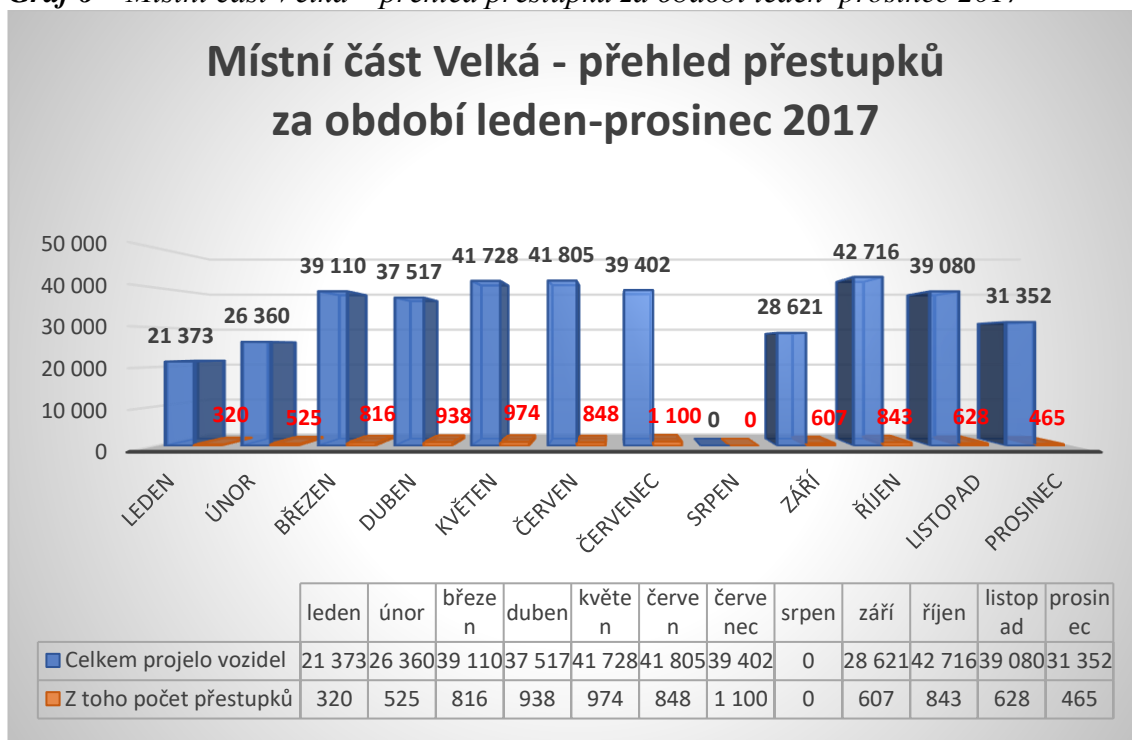
¹⁵⁵ Vlastní zpracování - data poskytla firma GEMOS CZ, spol. s r. o., Čelákovice.

¹⁵⁶ Vlastní zpracování - data poskytla firma GEMOS CZ, spol. s r. o., Čelákovice.

Rok 2017

Do října 2017 stále ještě probíhala oprava Žďákovského mostu za omezeného provozu. Na grafu č. 6 je vidět opět lehce zvýšený počet přestupků od března až do října (kromě srpna – radar mimo provoz), avšak již ne tak obrovský jako v roce 2016. Snížil se i počet projetých vozidel obcí, a to i v letních měsících. Graf č. 7 vykazuje snížení celkového počtu přestupků oproti roku 2016.

Graf 6 – Místní část Velká – přehled přestupků za období leden–prosinec 2017¹⁵⁷



Graf 7 – Poměr přestupků vyjádřený v % za období leden–prosinec 2017 v místní části Velká¹⁵⁸



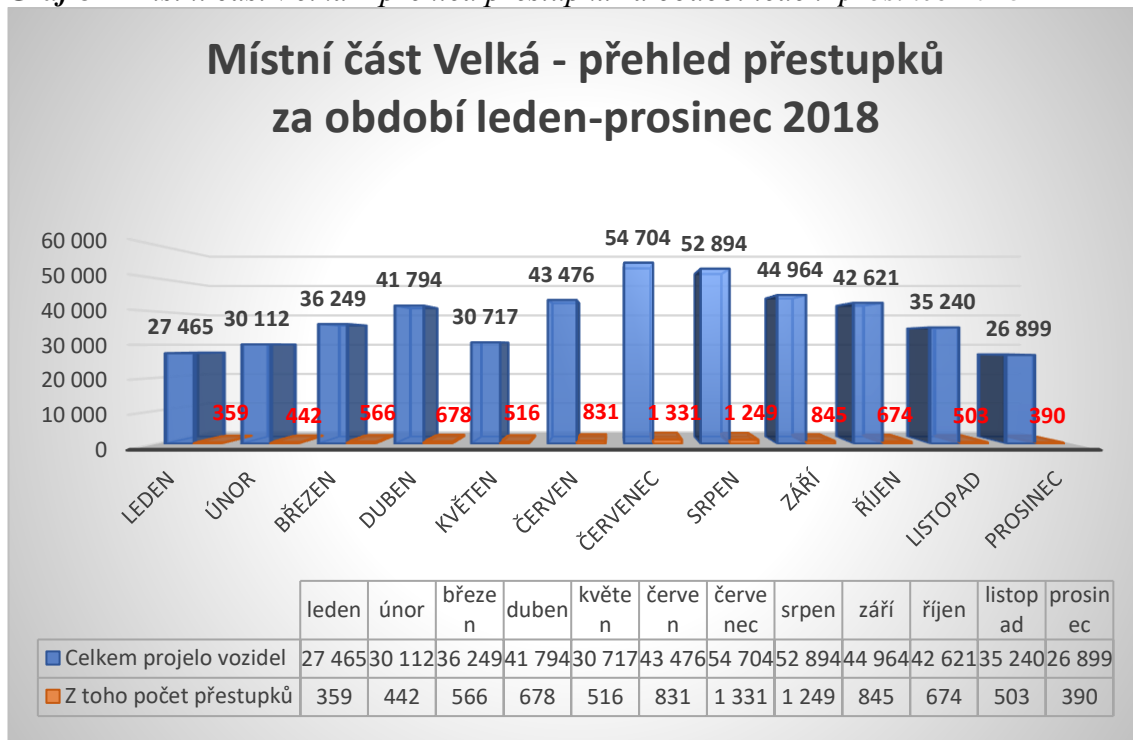
¹⁵⁷ Vlastní zpracování - data poskytla firma GEMOS CZ, spol. s r. o., Čelákovice.

¹⁵⁸ Vlastní zpracování - data poskytla firma GEMOS CZ, spol. s r. o., Čelákovice.

Rok 2018

Na grafu č. 8 je zaznamenáno navýšení počtu přestupků od června do září, i počet projetých vozidel obcí v červenci a srpnu je vyšší. Graf č. 9 vykazuje klesající tendenci počtu přestupků oproti roku 2016 a 2017.

Graf 8 – Místní část Velká – přehled přestupků za období leden–prosinec 2018¹⁵⁹



Graf 9 – Poměr přestupků vyjádřený v % za období leden–prosinec 2018 v místní části Velká¹⁶⁰



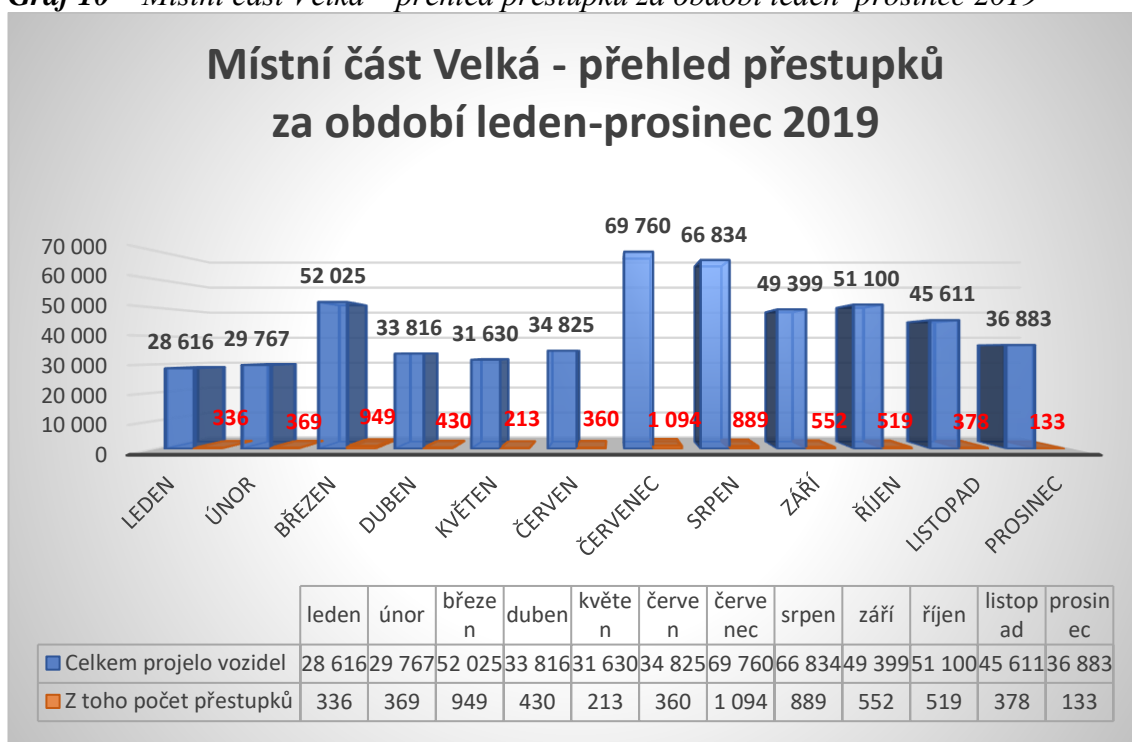
¹⁵⁹ Vlastní zpracování - data poskytla firma GEMOS CZ, spol. s r. o., Čelákovice.

¹⁶⁰ Vlastní zpracování - data poskytla firma GEMOS CZ, spol. s r. o., Čelákovice.

Rok 2019

V březnu 2019 došlo u obce Nerestce na Písecku k uzavření silnice č. I/4 z důvodu opravy mostu, která trvala do září 2019. Jedna z objízdných tras vedla přes obec Velkou¹⁶¹. Na grafu č. 10 je v březnu zaznamenán znatelný nárůst jak počtu projetých vozidel obcí, tak i přestupků, v následujících měsících dochází celkem k viditelnému snížení obou porovnávaných hodnot. K nárůstu dochází až v letních měsících, ale vzhledem k výraznému navýšení počtu projetých vozidel není počet přestupků až tak vysoký například oproti předešlému roku. Graf č. 11 nám ukazuje opět mírnější klesání počtu přestupků, než tomu bylo v roce 2018.

Graf 10 – Místní část Velká – přehled přestupků za období leden–prosinec 2019¹⁶²



¹⁶¹ Jihočeský kraj. *Uzavírka silnic v Písku a u obce Nerestce* [online]. 06.03.2019 [cit. 2020-03-23]. Dostupné z WWW: <<https://kraj-jihocesky.cz/uzavirka-silnic-v-pisku-u-obce-nerestce>>.

¹⁶² Vlastní zpracování - data poskytl firma GEMOS CZ, spol. s r. o., Čelákovice.

Graf 11 – poměr přestupků vyjádřený v % za období leden–prosinec 2019 v místní části Velká¹⁶³



3.7.2 Úsekové měření v městysi Bernartice a v obci Hrejkovice

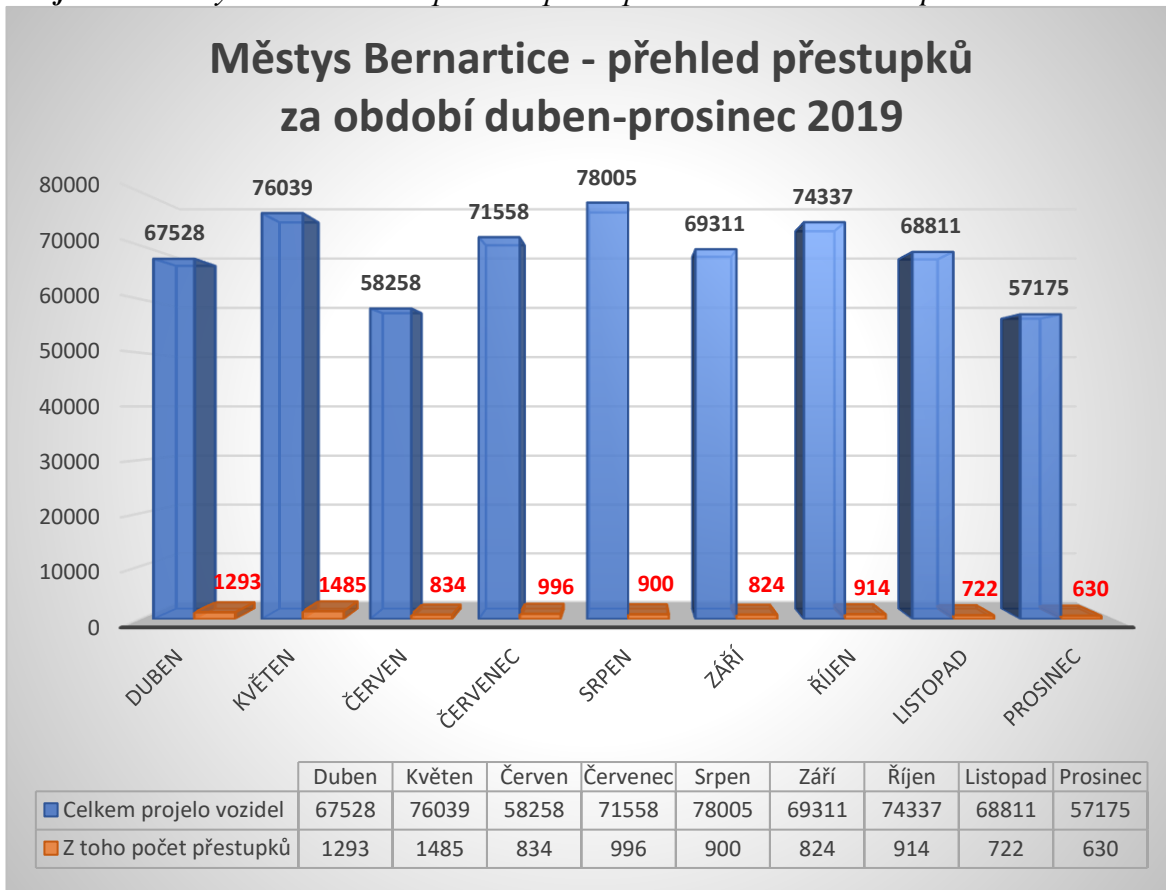
Městský úřad Milevsko na základě uzavřených veřejnoprávních smluv s dotčenými obcemi zpracovávají přestupky z úsekového měření z těchto obcí. Zástupci obou obcí vyjádřili zájem o měření rychlosti z důvodu zajištění vyšší bezpečnosti v jejich obcích, a to hlavně chodců. Jelikož byly splněny všechny požadavky a DI PČR Písek vydal souhlasné stanovisko, nic nebránilo tomu, aby se tato zařízení nainstalovala. Pro zajímavost autorka práce připojuje grafy, na kterých je patrný vývoj přestupků od jejich nainstalování.

Městys Bernartice za období duben–prosinec 2019

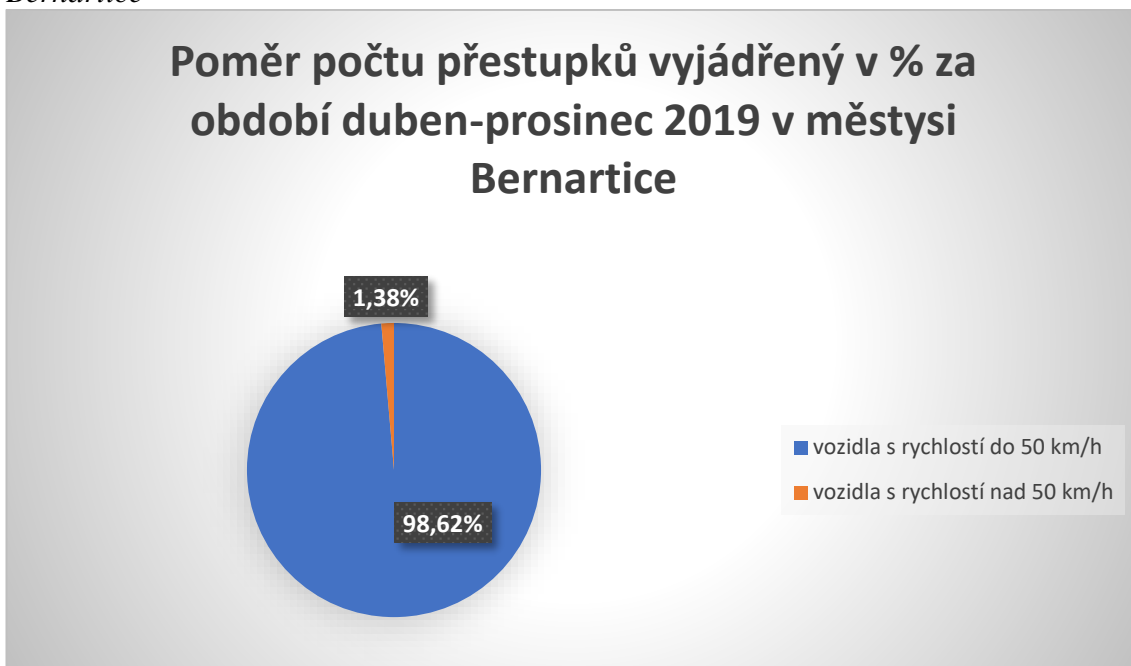
V Bernarticích bylo nainstalováno zařízení na měření rychlosti v dubnu 2019. Jelikož tuto obec protíná velmi frekventovaná silnice ve směru Tábor–Písek, počet projetých vozidel je opravdu vysoký. Přestupky v tomto úseku za první dva měsíce úsekového měření vykazují vyšší čísla než v dalších následujících měsících. Z grafu č. 12 je patrné, že přijaté bezpečnostní opatření přispělo ke snížení rychlosti v obci již po prvních dvou měsících přibližně o 35 %. Graf č. 13 znázorňuje poměr (vyjádřený v procentech) spáchaných přestupků z úsekového měření a počet vozidel, která nepřekročila stanovenou rychlost nad 50 km/h v období od dubna 2019 do prosince 2019.

¹⁶³ Vlastní zpracování - data poskytl firma GEMOS CZ, spol. s r. o., Čelákovice.

Graf 12 – Městys Bernartice – přehled přestupků za období duben–prosinec 2019¹⁶⁴



Graf 13 – Poměr přestupků vyjádřený v % za období duben–prosinec 2019 v městysi Bernartice¹⁶⁵



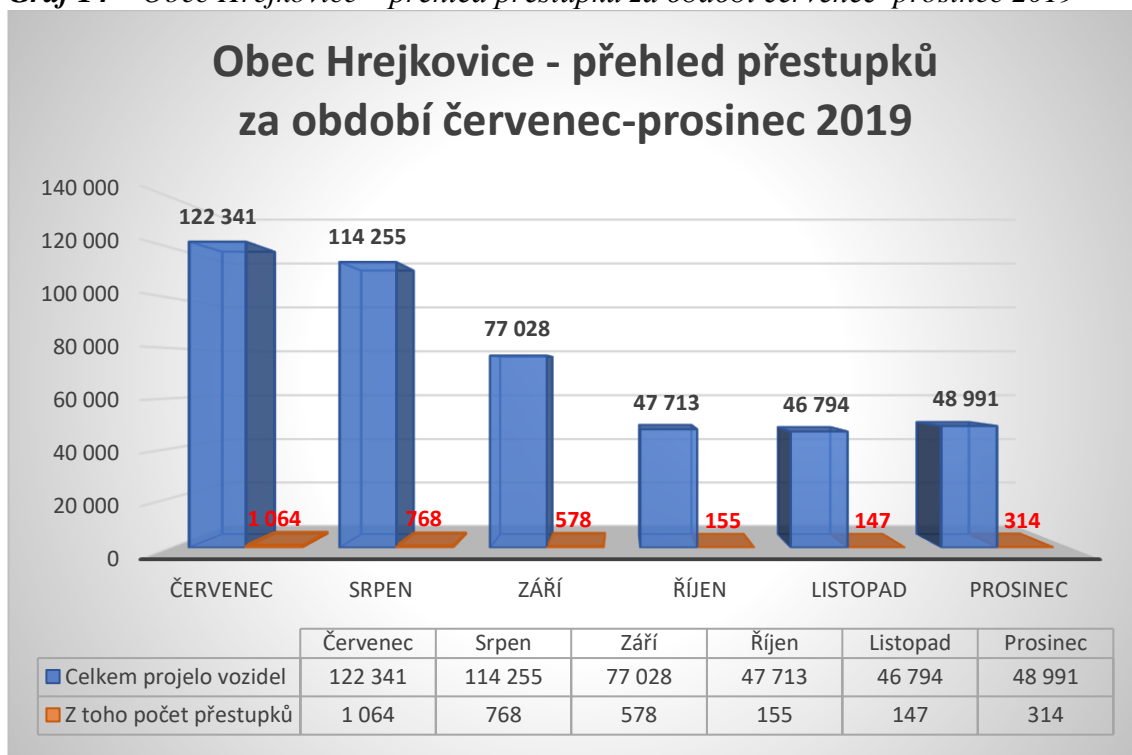
¹⁶⁴ Vlastní zpracování - data poskytla firma GEMOS CZ, spol. s r. o., Čelákovice.

¹⁶⁵ Vlastní zpracování - data poskytla firma GEMOS CZ, spol. s r. o., Čelákovice.

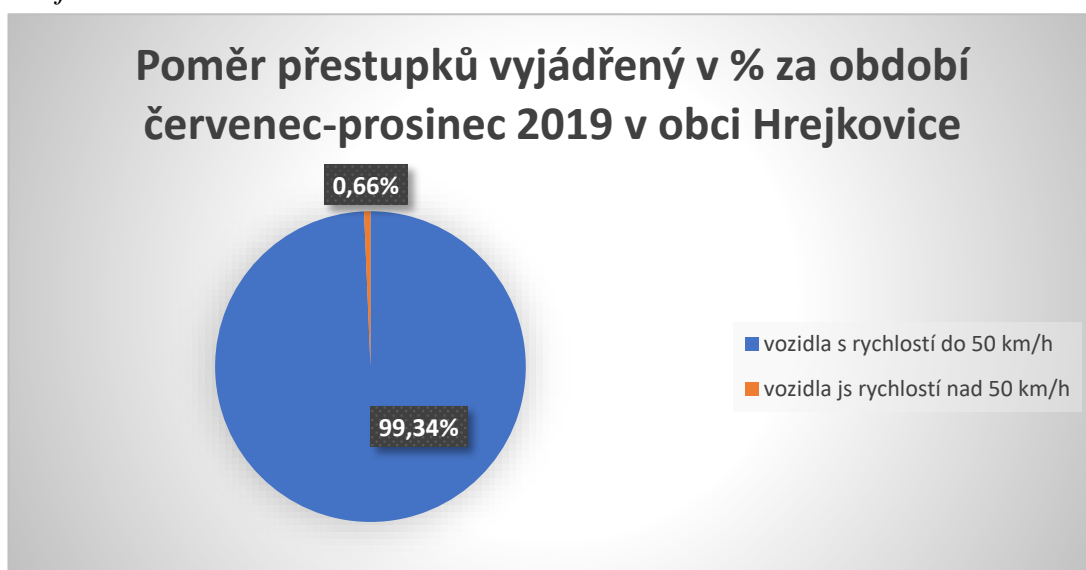
Obec Hrejkovice za období červenec–prosinec 2019

V obci Hrejkovice se začalo s měřením rychlosti vozidel v červenci 2019. Obec protíná hojně využívaná silnice č. I/19, průtah Tábor–Plzeň. Graf č. 14 zaznamenal obrovský nárůst projetých vozidel danou obcí v červenci a srpnu, ale překvapivě počet přestupků není tak vysoký. Dalo by se říci, že se řidiči chovali celkem ukázněně při průjezdu touto obcí. Na grafu č. 15 je poměr spáchaných přestupků velmi nízký.

Graf 14 – Obec Hrejkovice – přehled přestupků za období červenec–prosinec 2019¹⁶⁶



Graf 15 – Poměr přestupků vyjádřený v % za období červenec–prosinec 2019 v obci Hrejkovice¹⁶⁷



¹⁶⁶ Vlastní zpracování - data poskytla firma GEMOS CZ, spol. s r. o., Čelákovice.

¹⁶⁷ Vlastní zpracování - data poskytla firma GEMOS CZ, spol. s r. o., Čelákovice.

4 Vlastní šetření a jeho vyhodnocení

Pro splnění cíle bakalářské práce si autorka vybrala dva respondenty, kterým v rámci polostrukturovaného rozhovoru pokládala stejné otázky. Důvodem bylo porovnání jejich odpovědí z pohledu zástupce města Milevska jako laika a dopravního inženýra PČR jako odborníka.

4.1 Polostrukturované rozhovory

Rozhovory byly provedeny s místostarostou města Milevska Michalem Horkem a por. Stanislavem Grechem, DiS., komisařem Dopravního inspektorátu PČR územního odboru Písek.

Polostrukturovaný rozhovor na téma:

Dopravně bezpečnostní opatření v Milevsku

- 1. V posledních letech se v Milevsku hodně investovalo do rekonstrukcí a různých úprav pozemních komunikací. Některé přechody pro chodce byly upraveny dle platných norem, jiné byly úplně zrušeny, v Jeřábkově ulici se vybuodovala křižovatka se středovým ostrůvkem nebo kruhový objezd U Viaduktu. Jak byste zhodnotil zrealizovaná dopravně bezpečnostní opatření v konkrétních místech?**

Místostarosta města Milevska: *Většinou všechny tyto úpravy s sebou nesou značnou nevoli veřejnosti. Lidé jsou dosti konzervativní povahy a nedokáží se povznést nad novými úpravami, které se samozřejmě musí řídit platnými normami. Pokud tedy původní přechod mohl dříve měřit 16 m a dnes podle platných norem může měřit o více než polovinu méně, tak je samotný zásah značně viditelný. Pokud se ale podívám zpětně na realizované akce, tak můžu s jistotou říci, že to přispělo k bezpečnosti a plynulosti provozu v daných lokalitách.*

Komisař DI PČR Písek: *Všechna realizovaná opatření jsou dle platných norem a každé realizované opatření přispělo ke zlepšení bezpečnosti v daných místech. Jako největší přínos pro bezpečnost silničního provozu považuji realizaci okružní křižovatky U Viaduktu.*

2. Udělal byste třeba něco jinak, když se na to díváte s odstupem času nebo jste se všemi provedenými úpravami spokojen?

Místostarosta města Milevska: *Jsmen nuceni plnit platné normy a stejně tak je musí plnit projektanti daných akcí. Můžu si tedy možná postesknout nad zrušením některých přechodů pro chodce, ale jednoznačně musím souhlasit s normami, že takové přechody pro chodce byly nebezpečné. S odstupem času mohu říci, že jsem spokojen a jenom škoda, že máme omezené finanční prostředky, protože by se takových míst v Milevsku jistě našlo mnohem více.*

Komisař DI PČR Písek: *Do současnosti nemám žádné poznatky na změnu realizovaných opatření. Pouze realizace stavební úpravy před radnicí není z mého pohledu příliš praktická. Šlo to vyřešit jinak, a z mého pohledu lépe. V současnosti šířkové uspořádání neumožňuje obousměrný provoz. To bude do budoucna přinášet problémy především z důvodu různých kulturních a společenských akcí nebo při uzavírce silnice II/105 před Obvodním oddělením PČR Milevsko. Nutná objížďka je totiž až přes obec Velká. Bohužel jsem neměl možnost toto změnit, jelikož zákonné normy byly splněny. Pouze jsem na to poukazoval, ale nepřesvědčil jsem investora. Toto řešení byl požadavek investora, tedy města Milevska.*

3. Jak tyto úpravy vnímají milevští občané? Máte jen pozitivní ohlasy nebo i negativní? Které převažují?

Místostarosta města Milevska: *Například v minulém roce, kdy probíhala rekonstrukce chodníků a přechodů pro chodce v Nádražní ulici, tak se strhla velká vlna stížností na některé úpravy. Zejména se to týkalo křižovatky na Tyršově náměstí, kde se musely vybudovat zálivy, tak aby se dosáhlo požadované délky přechodu pro chodce. To lidé velmi těžko nesli. Ale nesli to špatně zejména řidiči, kteří zde byli zvyklí jezdit nepřiměřenou rychlostí a najednou zde musí dodržovat pravidla, protože je upravená infrastruktura k tomu donutí. Tedy opět s odstupem času mohu říci, že si lidé zvykli a nyní je klid.*

Komisař DI PČR Písek: *Přímo od občanů na jednotlivá opatření reakci a ohlasy nemám. Snad jen z tisku, kde někteří vyjádří svůj kladný či záporný postoj k jednotlivým opatřením. Převažují především kladné ohlasy. Ale i záporné názory*

je nutné vyslyšet, popřípadě i vysvětlit a objasnit. Někdy i jednoduché vysvětlení mnohdy pomůže změnit negativní postoj ne přímo na pozitivní, ale na přijatelný.

- 4. Jaký máte názor na zrušení přechodu pro chodce na silnici č. I/19 „U Madety“? Víím, že to bylo velmi ožehavé téma a občané města se proti tomu bouřili.**

Místostarosta města Milevska: *Je to pro nás velký problém, protože tudy vede trasa, kterou využívají lidé zejména k cestě na hřbitov. Dnes je situace taková, že se přechod zrušil, ale lidé tam chodí dále. A jsou to převážně lidé staršího věku, kteří tak velmi riskují. Bohužel moc východisek v tuto chvíli nevidím, protože i dále má samotná trasa velké nedostatky v absenci chodníků. Nyní mohu tedy nad touto situací vyjádřit politování a doporučit lidem, aby zvolili trasu na hřbitov spíše ze západní strany od parku Bažantnice.*

Komisař DI PČR Písek: *Tento přechod jsem navrhl zrušit již v roce 2008. V té době proběhla revize všech přechodů pro chodce v celé ČR. Z této revize bylo jednoznačné, že z důvodu změny legislativy a zákona o provozu na pozemních komunikacích se stal přechod pro chodce nebezpečným místem. Dříve přechod pro chodce znamenal to, co dnes místo pro přecházení. Vozidlo nemělo žádné povinnosti a vše bylo na rozhodnutí chodce. A tento přechod pro chodce byl jeden z nejrizikovějších v okrese Písek (v kompetenci DI PČR Písek). Odstranění se zdařilo až při obnově povrchu silnice I/19. Jeho odstranění bylo právě z důvodu ochrany chodců.*

- 5. V roce 2004 byly vypracovány 4 varianty studií možného řešení této křižovatky („U Madety“). Myslíte si, že do budoucna to může být ještě předmětem opětovného jednání s ŘSD nebo jste se současným stavem spokojen?**

Místostarosta města Milevska: *Určitě to možné je a žádnému jednání s ŘSD se nebráníme. Otázkou je jaká by byla představa ŘSD o finanční spoluúčasti města. Bohužel, v tuto chvíli má město Milevsko problémy ufinancovat obnovu vlastní infrastruktury, tedy i my máme možnosti omezené. Momentálně ovšem žádná taková jednání neprobíhají.*

Komisař DI PČR Písek: *Pro automobilovou dopravu je stávající křižovatka plně vyhovující. Ohledně chodců si dovedu představit mnohem bezpečnější křížení pěších se silnicí I/19. Jde například o nadchod nebo podchod, které by současně sloužily i pro cyklistickou dopravu. K předchozím variantám jsem se nevyjadřoval. Jakékoliv stavební úpravy na silnici I. třídy jsou v kompetenci SDP České Budějovice. Jednání s ŘSD je možné, ale zajištění chodců v daném místě je především prioritou a požadavek města Milevska. To znamená i všechna jednání, projektová dokumentace, schvalovací procesy a následná realizace. To vše je na městu Milevsko.*

- 6. Jaký máte názor na obnovené schodiště u pošty na náměstí Edvarda Beneše, které vede chodce přímo do silnice a na které nenavazuje přechod pro chodce ani místo pro přecházení?**

Místostarosta města Milevska: *Názor mám takový, že to rozhodně není dobře. Tehdejší vedení města, při rušení schodiště o několik metrů dál, vyvinulo tlak na dotčené orgány, které nakonec ponechání alespoň tohoto schodiště povolily. Osobně jsem názoru, že by se mělo zrušit i toto schodiště. Myslím, že ho stejně nikdo nevyužívá, když vede přímo do silnice. O kus dál je ještě další schodiště, které vede k přechodu a které by se mělo ve výhledu předělat na bezbariérové, to by mělo sloužit lidem primárně.*

Komisař DI PČR Písek: *Jeho obnovení jsem nenavrhl a ani bych to z pohledu bezpečnosti navrhnout nemohl. Jde o akci vlastníka, tedy města Milevska. Za mě jednoznačně zrušit.*

- 7. V případě, že plánujete nějaké úpravy na pozemních komunikacích, ptáte se i občanů na jejich názor? Mám na mysli hlavně ty, kteří bydlí v té části města, kde se konkrétní úpravy plánují.**

Místostarosta města Milevska: *Dovolím si použít citát průkopníka automobilového průmyslu Henryho Forda, který řekl: „Kdybych poslouchal své zákazníky, býval bych jim dal jen rychlejšího koně“. Tím nechci nijak znevažovat názor občanů a jsem pro, abychom jejich názor znali. Na druhou stranu je nutné si přiznat, že mnoho občanů nemá vůbec pojem o platných předpisech*

a možnostech. Vždy je třeba volit jakousi střední cestu. Nechat navrhnout daný projekt odborníky a názor občanů brát s rezervou.

Komisař DI PČR Písek: *Policie žádné úpravy neplánuje, to je v kompetenci vlastníků příslušných komunikací. Na místních komunikacích město Milevsko, na silnicích II. a III. třídy kraj, správcem je Správa a údržba silnic a na silnici I. třídy stát, správcem je ŘSD. Policie se k těmto projektům vyjadřuje z pohledu BESIP. Takže ani nemám možnost se občanů ptát. Ale byl jsem přítomen na veřejných projednání k některým projektům, kde se občané ptali a vyjadřovali své názory. Na některé dotazy jsem na místě odpověděl i sám, popřípadě vysvětlil, na základě kterých bylo navrženo a odsouhlaseno dané řešení. Některé podněty byly posléze do projektu zapracovány. Nešlo však o velké změny.*

8. Označil byste z Vašeho pohledu nějaké místo v Milevsku za opravdu nebezpečné?

Místostarosta města Milevska: *Kromě zmiňovaného zrušení přechodu u bývalé Madety, bych zmínil asi další místo v Milevsku, kde pociťujeme nebezpečí v absenci přechodu pro chodce, a to je místo u čerpací stanice Benzina (křižovatka ulic Čs. legií a Blanická), kde ústí stezka pro pěší a cyklisty a také zde chodí lidé do nové zástavby rodinných domů. Bohužel musí překonat tříproudovou komunikaci, kde přechod pro chodce chybí. Vlastníkem komunikace je Jihočeský kraj a několikrát se s nimi v této záležitosti jednalo. Naposledy v loňském roce, kdy došlo ke smrtelné nehodě chodce. Jediné navržené řešení by bylo vybudování pěti ramenného kruhového objezdu. Bohužel, nám v současné době chybí dohoda s Krajským úřadem, který se financování nebo spolufinancování této akce brání. Uvidíme, zda se v jednáních v této záležitosti někam posuneme.*

Komisař DI PČR Písek: *Za nebezpečné všeobecně považuji především přechody pro chodce, které jsou nejnebezpečnější pro nejzranitelnější skupinu účastníků silničního provozu, a to chodců. Proto některé přechody pro chodce byly zrušeny nebo se stavebně upravují. Za nebezpečné či nepřehledné křižovatky považuji např. křižovatku silnice II/105 ulice Čs. legií a ulice Blanická, kde chybí především bezpečné vedení chodců a veřejné osvětlení. Další je křižovatka u restaurace U Broučka na náměstí Edvarda Beneše, kde nejsou zajištěny dostatečné rozhledy při vyjíždění od autobusového nádraží, proto je zde povoleno*

pouze odbočení vpravo. Samozřejmě i další křižovatky si zaslouží nějaké ty drobné úpravy. Další kapitola je absence chodníků, například v ulici Petrovická od ulice U Bažantnice až ke koupališti, na kterou mimochodem existuje projektová dokumentace. Dále podél silnice III. třídy v ulici Týnická. V neposlední řadě velmi dopravně vytížená silnice II/105 v ulici Masarykova a Riegrova v souvislosti s existencí mnoha obchodů, které je potřeba zásobovat a následné parkování pro zákazníky a zaměstnance je nepřehledná a z mého pohledu nebezpečná. Například šikmé parkování v ulici Riegrova je na takto frekventované silnici nebezpečné.

9. Můžete mi říct svůj názor na zpomalovací semaforey? Myslíte si, že je to lepší varianta než úsekové měření?

Místostarosta města Milevska: *Myslím si, že obě varianty jsou dobré a účinné. Jsem názoru, že na řidiče neplatí nic jiného než bič a pokud nebudou pod hrozbou restrikce, tak budou pravidla porušovat dále. Je třeba se ptát na názor odborníků a dotčených orgánů. Osobně si myslím, že jsou místa, kde by takový semafor problém elegantně vyřešil, naopak si myslím, že jsou místa, kde je účinnější úsekové měření.*

Komisař DI PČR Písek: *Zpomalovací semaforey nejsou z pohledu bezpečnosti přínosné. Princip je založen na měření rychlosti a v případě dodržení dovolené rychlosti systém na světelném signalizačním zařízení (SSZ) přepne do „volno“, zelené světlo. Mnoho řidičů tento princip chápe a dodržuje, ale malé procento tato světla začala projíždět s argumentem „Vždyť se nemůže nic stát, jde jen o rychlost“. Ale pak například nezastaví na světelné křižovatce či dokonce na železničním přejezdu, kde jsou světla z důvodu bezpečnosti důležitá. Z mého pohledu jde o degradaci světelného signalizačního zařízení. Proto zpomalovací semafor považuji za nekoncepční řešení. V případě žádosti o tento zpomalovací semafor bude ze strany Policie ČR vydáno nesouhlasné stanovisko. Ohledně úsekového měření rychlosti je vždy posuzována každá žádost individuálně. V nálezů ústavního soudu je uvedeno, že než se přistoupí k měření, úsekovému či na místě, je nutné dané místo či úsek stavebně upravit tak, aby byl bezpečný. To znamená, vybudovat obchvat obcí, chodníky, přechody pro chodce nebo místa pro přecházení, podchody nebo nadchody, zpomalovací prvky jako je vjezdová brána před obcí, vysazené ostrůvky u přechodů pro chodce či u míst pro*

přecházení, okružní křižovatky, které docílí snížení rychlosti a současně zajistí bezpečné vedení chodců, osvětlit komunikace a chodníky veřejným osvětlením apod. Dále postihování přestupkového jednání za nedodržování dovolené rychlosti při úsekovém měření jde pravděpodobně především na vrub provozovatele vozidla. To znamená pouze finanční postih majitele vozidla bez udělení bodů pro konkrétního řidiče, který dovolenou rychlost nedodržel. Dále časový odstup postihu od spáchání přestupku je značný. Z toho je jednoznačné, že jakékoliv technické řešení, zpomalovací semafor i úsekové měření rychlosti či snížení dovolené rychlosti dopravní značkou, nedonutí řidiče dodržovat rychlost. Klasické stavební úpravy, donutí řidiče zpomalit, a tím dojde k zajištění větší bezpečnosti v daných místech.

4.2 Diskuze

V této kapitole jsou shrnuty poznatky získané v průběhu vlastního šetření formou polostrukturovaných rozhovorů se dvěma respondenty, s místostarostou města Milevska a dopravním inženýrem PČR.

Na první otázku odpověděly obě tázané osoby shodně, že realizovaná bezpečnostní opatření rozhodně přispěla ke zlepšení bezpečnosti ve městě.

Ne vždy se ale shodne investor s názorem dopravního inženýra, kde na to bylo poukázáno v odpovědi na druhou otázku. Komisař DI PČR zhodnotil zrealizovanou stavební úpravu na náměstí Edvarda Beneše před radnicí. Investor na to pohlíží jako laik, má určitou představu a té se drží. Dopravní inženýr ale myslí v mnohem širším rozhledu a domýšlí, co by nastalo třeba v době uzavírky nějaké komunikace, kudy by vedla objížděková trasa a podobně. Dle pohledu autorky práce by investoři měli v tomto směru více naslouchat takovým odborníkům jako jsou právě dopravní inženýři. Za nějaký čas se totiž může ukázat, že to, co si dříve prosadili, není zrovna v nastalé situaci tím nejlepším řešením. Místostarosta konstatoval, že dané úpravy jsou v souladu s platnými normami a souhlasí s nimi.

Je přirozené, že ne každou rekonstrukci občané hned kladně hodnotí, na čem se dotazování ve třetí otázce rozhovoru shodli. Je pravdou, že pokud se například zúží vozovka, řidiči už nemají takový komfort jako předtím a musí tomu přizpůsobit i styl jízdy a mnohým se to nelíbí. Jak zmiňuje v odpovědi komisař DI PČR, někdy stačí

vysvětlit lidem, proč se taková opatření dělají a ti mnohdy přehodnotí svůj negativní postoj.

V reakci na zrušený přechod pro chodce na silnici č. I/19 U Madety ze strany místostarosty města bylo znatelné, že se vcítil do milevského občana, kterým také je, a uvědomuje si velké riziko jak v absenci chodníků, tak i při přecházení samotné silnice a také bezmoc tuto situaci v dohledné době vyřešit. Ze strany komisaře DI PČR je zřejmé, že ctí zákony a jakmile dojde ke změně legislativy, obratem se snaží problém řešit. Ne vždy se ale věci dají okamžitě do pohybu a jsou realizovány, což je zřejmé i z toho, že přechod navrhl zrušit už v roce 2008 (jak uvádí v odpovědi na čtvrtou otázku) a teprve v roce 2017 k tomu došlo. Trvalo to dlouhých devět let.

Na pátou otázku ohledně vypracovaných 4 variant studií možného řešení křižovatky u Madety místostarosta města sdělil, že město má problémy s finančním pokrytím obnovy vlastní infrastruktury, natož se finančně podílet na rekonstrukcích silnic ve vlastnictví buď státu nebo Jihočeského kraje. Nynější stav této křižovatky hodnotí, že je sice vše podle platných předpisů, ale stále nedořešené ze strany chodců a cyklistů bezpečně přejít tuto silnici. Komisař DI PČR konstatoval, že tento stav automobilové dopravě vyhovuje a pro pěší a cyklisty by zvolil vybudování podchodu nebo nadchodu. V tomto případě se nelze nepřiklonit k tomu, že vedení města Milevska musí vyvinout možná více iniciativy a vyvolat další jednání s ŘSD ohledně této křižovatky.

Na šestou otázku týkající se obnoveného schodiště v blízkosti pošty na náměstí Edvarda Beneše se jednohlasně shodli ho zrušit.

K otázce, zda se občané města mají možnost vyjádřit k plánovaným úpravám pozemních komunikací, místostarosta města konstatoval, že především názory odborníků jsou ty, které by měly být vyslyšeny a názor občana brát s rezervou. Komisař zmínil svou přítomnost na některých veřejných jednání s občany města, kde odpovídal na dotazy a opodstatňoval navržená řešení. Některé podněty v podobě drobných změn ze strany občanů byly zapracovány do projektů.

Místo, které označil místostarosta města jako nebezpečné, tak zněla osmá otázka, je z jeho pohledu křižovatka ulic Československých legií a Blanická. Opět upozornil na chybějící přechod pro chodce a neochotu Jihočeského kraje jako vlastníka komunikace tuto rekonstrukci financovat nebo se na ní finančně podílet. Komisař DI PČR ji také označil jako velmi nebezpečnou, dále pak zmínil i jiná místa, a to křižovatku u restaurace

U Broučka v blízkosti náměstí Edvarda Beneše, absenci chodníků v ulici Petrovická a Týnická. Dále upozornil na ztížený průjezd frekventovaných ulic Riegrova a Masarykova z důvodu zásobování obchodů právě z těchto hlavních ulic.

Velmi rozdílné odpovědi dotazovaných osob byly na zpomalovací semaforey a úsekové měření. Místostarostovi města se zamlouvají obě varianty a zastává názor, že na řidiče platí pouze bič, jinak respektovat pravidla silničního provozu nebudou. Odpověď komisaře DI PČR byla velmi obsáhlá. Rozhodně se neztotožňuje s tím, aby světelná signalizační zařízení byla používána na omezování rychlosti vozidel. Doslova to označil za degradaci světelného signalizačního zařízení. Upozornil, že ani zpomalovací semaforey, úsekové měření nebo značky omezující rychlost nedonutí řidiče dodržovat dovolenou rychlost. Jedinou možností, jak toho docílit jsou dle jeho vyjádření stavební úpravy na pozemních komunikacích v podobě různých vysazených ostrůvků, zpomalovacích prvků, okružních křižovatek a dalších opatření.

Závěr

Hlavním cílem této bakalářské práce bylo zhodnotit vybraná dopravně bezpečnostní opatření ve městě Milevsku. Hlavní cíl byl naplněn cestou vlastního šetření formou polostrukturovaných rozhovorů s místostarostou města Milevska a dopravním inženýrem PČR a jejich následným zhodnocením. Metodou analýzy vybraných dopravně bezpečnostních opatření v Milevsku (v kapitole 3) bylo zjištěno, že bezpečnost v některých částech města v podobě provedených rekonstrukcí rizikových míst se značně zvýšila. Autorka práce provedla také statistiku přestupků z úsekového měření rychlosti vozidel v konkrétních obcích za určité časové období. Vyhodnocením provedené statistiky z dostupných dat bylo zjištěno, že tato opatření v podobě nainstalovaných zařízení na měření rychlosti vozidel vedla ke snížení rychlosti za relativně krátké období po jejich instalaci. I toto opatření, byť pro spoustu lidí diskutabilní, nese „své ovoce“. Vždyť komu by se chtělo neustále platit pokuty za vlastní neukázněnost.

Vedlejším cílem byla charakteristika dopravně bezpečnostních opatření. Tato charakteristika je součástí teoretické části bakalářské práce, konkrétně v kapitole 2.3.

Město Milevsko se v posledních letech hodně zaměřilo na obnovu pozemních komunikací. Provedené stavební úpravy dopravně bezpečnostního charakteru jsou jistě přínosem pro všechny účastníky silničního provozu. V některých místech došlo k výraznému zkrácení přechodů pro chodce a doplnění předepsaného osvětlení, což jistě přispívá k bezpečnějšímu přecházení a viditelnosti samotných chodců. Byly vytvořeny podmínky pro bezpečnější přecházení přes komunikace a řidiči, kteří nedodržovali dovolenou rychlost k ní byli nepřímo donuceni stavebními úpravami. Řidičům, kterým dříve stav komunikace dovoľoval projet vyšší rychlostí, dnes jim v tom brání různé ostrůvky, zálivy, okružní křižovatky anebo nainstalované zařízení na měření rychlosti. Vývoj četnosti přestupků je jasným důkazem, že došlo k umravnění řidičů a výsledkem je zlepšení bezpečnosti v dotčených obcích. Dosáhlo se tím požadovaného umravnění nezodpovědných řidičů.

Velkým přínosem pro řidiče i chodce bylo vybudování okružní křižovatky U Viaduktu (řešeno v kapitole 3.4), která již řidičům nedovolí průjezd vyšší rychlostí. Celkově se zvýšila bezpečnost pohybu chodců odstraněním nerovností povrchů, doplněním řádného osvětlení a zajištěním bezbariérovosti chodníků. Rekonstrukce přispěla i k bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a zároveň byl vyřešen problém s autobusovou zastávkou.

Přesto se v tomto městě stále najdou místa, která přímo volají o pomoc. Jedním z nich je křižovatka ulic Československých legií a Blanická (řešeno v kapitole 3.6), kde na konci loňského roku došlo ke smrtelnému zranění chodce. Byla to jen otázka času než k něčemu takovému dojde. Opakované upozorňování ze strany dopravního inženýra PČR ani zpráva Bezpečnostní inspekce, která jasně poukazuje na velká bezpečnostní rizika, však nedonutí vlastníka komunikace (Jihočeský kraj) s tím něco dělat. V tomto směru je cítit určitá bezmoc. Vedení města bude i nadále apelovat na vlastníka této komunikace ve snaze najít nějaké přijatelné řešení. Nyní v období vyhlášeného nouzového stavu je nárůst chodců a cyklistů v této lokalitě obrovský. Lidé vyhledávají klidnější místa na okrajích města, kde není tak velká koncentrace osob a směřují právě do lesa po různých stezkách. Určitě by si moc přáli, neriskovat vlastní život a život svých blízkých a bezpečně přejít tuto silnici. Třeba se toho milevští občané jednou dočkají, otázkou je, za jak dlouho.

Jistě stojí za zmínku i zrušený přechod pro chodce na silnici č. I/19 U Madety (řešeno v kapitole 3.2). Co se týká dopravně stavebního řešení, je jistě zcela v pořádku, vyhovuje platným normám a pro automobilovou dopravu je absolutně dostačující. Tato křižovatka je však v blízkosti bytové zástavby a určitě občané bydlící v této lokalitě, budou i nadále využívat kratší cestu na hřbitov či do parku Bažantnice právě přes zmíněnou frekventovanou silnici. Opět autorka práce připomíná, že vlastníkem této komunikace je v tomto případě stát a jeho správcem ŘSD. I zde by stálo za úvahu znovu otevřít jednání mezi vedením města Milevska a ŘSD a najít přijatelné řešení, jakým způsobem chodcům a cyklistům zajistit vhodné a bezpečné přecházení přes tuto komunikaci, například v podobě podchodu, nadchodu či lávky.

Město Milevsko by se jistě nebránilo v budoucnu v obou případech nějaké finanční spoluúčasti, i když rozpočet má velmi omezený a objektů, které by si zasloužily rekonstrukci, je mnoho.

Další „obnova“, a dle autorky práce ne zrovna bezpečná, je v podobě obnoveného schodiště na náměstí Edvarda Beneše vedoucí chodce přímo do vozovky (řešeno v kapitole 3.3). Občas je viděn nějaký chodec, že ho využije, zároveň si však nelze nevšimnout trochu té bezradnosti, když ho sejde a najednou stojí přímo na vozovce. Ta bezradnost je vidět jak ze strany chodců, tak i ze strany řidičů. Jeví se to jako velmi chaotické a nebezpečné. Určitě by se vedení města nad tímto problémem mohlo zamyslet

a dát na radu dopravního inženýra PČR, který jak uvedl v rozhovoru, jednoznačně ho zrušit.

Město Milevsko má absenci také v cyklistické dopravě. Ta přispívá ke zlepšení životního prostředí a zároveň je velmi přínosnou alternativou automobilové dopravy. Pro cyklistickou dopravu by měla být v obci vytvořena ucelená síť, která umožní plošnou dopravní obsluhu a spojení hlavních cílů po celém městě. Otázkou je, proč doposud nebyla žádná vybudována. Zřejmě to bude v šířkovém uspořádání komunikací ve městě, které to nedovoluje. Nad touto debatou zůstává otazník. Možná by to mohlo vést k zamyšlení a obohacení o toto téma téhle bakalářské práce v budoucnu.

Bezpečnost provozu na pozemních komunikacích je stále aktuálním tématem. Zpřísnují se tresty za dopravní přestupky i bodový systém, a ani preventivní kampaně nemají valný účinek, což dokazují statistiky nehodovosti. Tato problematika je natolik důležitá, že je třeba se jí neustále zabývat. Položíme-li si otázku, proč tomu tak je, odpověď musíme hledat i v jiných oblastech, nejen v oblasti bezpečnosti dopravy. Velký vliv má i samotný lidský faktor.

Jaká opatření lze pro zpomalení snižující se bezpečnosti silničního provozu přijmout a co učinit? Kde jinde začít nežli u výchovy mladých řidičů. Výchova za pomoci různých projektů začíná už od útlého věku formou interaktivních přednášek v mateřských školkách, následně na prvním i druhém stupni základních škol a dalších zařízení. Některé systémové změny byly přijaty u provozování autoškol zpřísněním podmínek, o dalších se zatím pouze uvažuje. Měl by se zvýšit a také zkvalitnit státní dozor nad jejich činností. Nezanedbatelným aspektem jsou také osobnostní povahové rysy člověka. Dnes a denně můžeme vidět jak agresivně a bezohledně se řidiči v provozu chovají. Pokud se nejedná o zkratkovité jednání a člověk je agresorem v povaze, těžko bude respektovat nějaké zákony či nařízení, a dokonce ani uložené tresty pro něj nemusí mít výchovný charakter.

V tomto směru musí každý začít sám u sebe a musí si uvědomit, že na pozemní komunikaci není sám. Policie plní spíše represivní funkci a do budoucna se nevyhne určitým změnám týkajících se jejich pravomocí v návaznosti na vývoj nových technologií. Ani zvýšený a permanentní dohled policie na bezpečnost a plynulost provozu fakticky nezvýší bezpečnost, neboť policie nemůže být všude. Řeší i jiné záležitosti, a to nemluvě o tíživém nedostatku policistů.

Stejně důležité jako lidský činitel z pozice osobnosti řidiče jsou i faktory technické. Zlepšuje se stavební a dopravně technické vybavení pozemních komunikací. Budují se silniční obchvaty měst i obcí, což odvádí dopravu z jejich center a přispívá tak k její bezpečnosti a plynulosti.

Co říci závěrem? Mnohdy jsou plánovaná dopravně bezpečnostní opatření na pozemních komunikacích limitována několika faktory. Určitě jsou to finanční prostředky potencionálních investorů, někdy složitá domluva s vlastníky komunikací, ale zároveň musí být respektována chráněná území, kulturní památky a vhodné začlenění do prostoru s ohledem na estetiku, zástavbu a vybavení území. Zároveň si musí každý účastník silničního provozu uvědomit, že pokud se nebude chovat ohleduplně a zodpovědně, nepomůže ani sebelepší bezpečnostní řešení, ať už stavební nebo technické.

Seznam použitých zdrojů

Literární zdroje

1. BOHADLO, D. et al. *Zákon o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2018. 700 s. ISBN 978-80-7598-052-6.
2. BŘEŇ, J. *Základní charakteristika veřejné správy*. 2. aktualiz. a rozš. vydání. Praha: Institut pro veřejnou správu Praha, 2014. 103 s. ISBN 978-80-86976-29-7.
3. HENDRYCH, D. a kol. *Správní právo: Obecná část*. 9. vydání. Praha: C. H. Beck, 2016. 599 s. ISBN 978-80-7400-624-1.
4. HORZINKOVÁ, E., NOVOTNÝ, V. *Správní právo procesní*. 6. aktualiz. a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. 398 s. ISBN 978-80-7502-365-0.
5. JEMELKA, L., PONDĚLÍČKOVÁ, K., BOHADLO, D. *Správní řád: komentář*. 6. vydání. Praha: C. H. Beck, 2019. 1047 s. ISBN 978-80-7400-751-4.
6. KOČÍ, R. *Zákon o pozemních komunikacích: s komentářem, prováděcí vyhláškou a vzory správních rozhodnutí a jiných právních aktů*. 6. vydání. Praha: Leges, 2018. 464 s. ISBN 978-80-7502-267-7.
7. KUČEROVÁ, H. *Zákon o silničním provozu s komentářem a judikaturou*. 4. vydání. Praha: Leges, 2018. 848 s. ISBN 978-80-7502-292-9.
8. MÁRTON, M., GONSIOROVÁ, B. *Průvodce novým přestupkovým zákonem pro správní praxi*. 1. vydání. Praha: Leges, 2017. 272 s. ISBN 978-80-7502-200-4.
9. PRŮCHA, P. *Správní řád s poznámkami a judikaturou: podle stavu k 1.7.2019*. 4. aktualizované a doplněné vydání. Praha: Leges, 2019. 533 s. ISBN 978-80-7502-355-1.
10. ÚZ č. 1345: *Obce, kraje, hl. m. Praha, Úředníci obcí a krajů, Obecní policie*. Ostrava: Nakladatelství Sagit, 2020. 320 s. ISBN 978-80-7488-379-8.
11. ÚZ č. 1206: *Technické podmínky provozu na pozemních komunikacích*. Ostrava: Nakladatelství Sagit, 2017. 368 s. ISBN 978-80-7488-238-8.

Zahraniční zdroje

1. Directive 2010/40/EU of the European Parliament and of the Council of 7 July 2010 on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport [online]. OJ L 207, 06.08.2010, p. 1–13 [cit. 2020-04-21]. Dostupné z WWW: <<https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2010/40/oj>>.

2. Directive (EU) 2015/413 of the European Parliament and of the Council of 11 March 2015 facilitating cross-border exchange of information on road-safety-related traffic offences [online]. OJ L 68, 13.3.2015, p. 9–25 [cit. 2020-04-21]. Dostupné z WWW: <<https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2015/413/oj>>.

Elektronické zdroje

1. ABZ.cz: *slovník cizích slov* [online]. [cit. 2020-01-18]. Dostupné z WWW: <<https://slovník-cizich-slov.abz.cz/web.php/slovo/reserse>>.
2. ABZ.cz: *slovník cizích slov* [online]. [cit. 2020-01-18]. Dostupné z WWW: <https://slovník-cizich-slov.abz.cz/web.php/hledat?cizi_slovo=anal%C3%BDza&typ_hledani=prefix>.
3. ABZ.cz: *slovník cizích slov* [online]. [cit. 2020-01-18]. Dostupné z WWW: <https://slovník-cizich-slov.abz.cz/web.php/hledat?cizi_slovo=synt%C3%A9za&typ_hledani=prefix>.
4. Draceane. In *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. Poslední aktualizace 29.07.2019 [cit. 2020-01-23]. Dostupné z WWW: <https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Polostrukturovan%C3%BD_rozhovor&oldid=17519220>.
5. Dudík Jan. In *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. Poslední aktualizace 20.09.2019 [cit. 2020-01-18]. Dostupné z WWW: <<https://cs.wiktionary.org/wiki/doprava>>.
6. Elogistika.info. *Přes Žďákovský most už jezdí auta, pro pěší je nadále uzavřený* [online]. ČTK, 19.09.2016 [cit. 2020-03-23]. Dostupné z WWW: <<https://www.elogistika.info/pres-zdakovsky-most-uz-jezdi-auta-pro-pesi-je-nadale-uzavreny/>>.
7. GEMOS CZ. *Dynamický zpomalovací semafor* [online]. [cit. 2020-01-23]. Dostupné z WWW: <http://www.dynamickysemafor.cz/semafor_info.php>.
8. GEMOS CZ. *Chodecký zpomalovací semafor* [online]. [cit. 2020-01-23]. Dostupné z WWW: <<http://www.dynamickysemafor.cz/princip-chodecky-dynamicky-semafor.php>>.
9. GORNEX. *Ukazatele rychlosti* [online]. [cit. 2020-01-23]. Dostupné z WWW: <<https://www.gornex.cz/produkty-a-sluzby/ukazatele-rychlosti/>>.
10. Jihočeský kraj. *Uzavírka silnic v Písku a u obce Nerestce* [online]. 06.03.2019 [cit. 2020-03-23]. Dostupné z WWW: <<https://kraj-jihocesky.cz/uzavirka-silnic-v-pisku-u-obce-nerestce>>.

11. Kohoutek Rudolf. *ABZ.cz: slovník cizích slov* [online]. [cit. 2020-01-18]. Dostupné z WWW: <https://slovník-cizich-slov.abz.cz/web.php/hledat?cizi_slovo=polostrukturovany%20interview&typ_hledani=prefix>.
12. Milevsko: oficiální web města. Úsekové měření rychlosti: O projektu [online]. [cit. 2020-03-28] Dostupné z WWW: <<http://www.gemos.cz/milevsko/index.php?r=site/OProjektu>>.
13. Vokuš Jiří. *Dopravní zařízení odrazové zrcadlo* [online]. 05.09.2014 [cit. 2020-01-23]. Dostupné z WWW: <<https://www.policie.cz/clanek/dopravni-zarizeni-odrazove-zrcadlo.aspx>>.
14. *Živě.cz* [online]. [cit. 2020-01-18]. Dostupné z WWW: <<https://www.zive.cz/statistika/sc-738/default.aspx>>.

Legislativní dokumenty

1. ČESKO. Zákon č. 56 ze dne 10. ledna 2001 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 (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2001, částka 21, s. 1962-1988. Dostupné z WWW: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=56/2001&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.
2. ČESKO. Zákon č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2000, částka 98, s. 4570-4615. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>>.
3. ČESKO. Příloha zákona č. 361 ze dne 14. září 2000 o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361#cast2>>.
4. ČESKO. Vyhláška č. 398 ze dne 5. listopadu 2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. In *Sbírka zákonů České republiky*. 2009, částka 129, s. 6621-6647. Dostupné z WWW: <<https://aplikace.mvcr.cz/sbirka->

- zakonu/SearchResult.aspx?q=398/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.
5. ČESKO. Příloha č. 1 k vyhlášce č. 398 ze dne 5. listopadu 2009 o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. In Sbíрка zákonů České republiky. 2009, částka 129, s. 6626-6632. Dostupné z WWW: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=398/2009&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.
 6. ČESKO. Zákon č. 12 ze dne 24. ledna 1997 o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích. In Sbíрка zákonů České republiky. 1997, částka 3, s. 42-46. Dostupné z WWW: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=12/1997&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.
 7. ČESKO. Zákon č. 13 ze dne 23. ledna 1997 o pozemních komunikacích. In Sbíрка zákonů České republiky. 1997, částka 3, s. 47-61. Dostupné z WWW: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=13/1997&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.
 8. ČESKO. Zákon č. 111 ze dne 26. dubna 1994 o silniční dopravě. In Sbíрка zákonů České republiky. 1994, částka 37, s. 1154-1161. Dostupné z WWW: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=111/1994&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.
 9. ČESKO. Vyhláška č. 294 ze dne 27. října 2015 kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. In Sbíрка zákonů České republiky. 2015, částka 122, s. 3730-3816. Dostupné z WWW: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=294/2015&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.
 10. ČESKO. Příloha č. 1 k vyhlášce č. 294/2015 Sb., Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294#prilohy>>.
 11. ČESKO. Vyhláška č. 104 ze dne 23. dubna 1997 Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích. In Sbíрка zákonů České republiky. 1997, částka 36, s. 2086-2124. Dostupné z WWW: <<https://aplikace.mvcr.cz/sbirka->

- zakonu/SearchResult.aspx?q=104/1997&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.
12. ČESKO. Zákon č. 128 ze dne 12. dubna 2000 o obcích (obecní zřízení). In Sběrka zákonů České republiky. 2000, částka 38, s. 1737-1764. Dostupné z WWW: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=128/2000&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.
 13. ČESKO. Zákon č. 500 ze dne 24. června 2004 správní řád. In Sběrka zákonů České republiky. 2004, částka 174, s. 9782-9827. Dostupné z WWW: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=500/2004&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.
 14. ČESKO. Zákon č. 183 ze dne 14. března 2006 o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). In Sběrka zákonů České republiky. 2006, částka 63, s. 2226-2289. Dostupné z WWW: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=183/2006&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.
 15. ČESKO. Zákon č. 250 ze dne 12. července 2016 o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. In Sběrka zákonů České republiky. 2016, částka 98, s. 3714-3747. Dostupné z WWW: <https://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/SearchResult.aspx?q=250/2016&typeLaw=zakon&what=Cislo_zakona_smlouvy>.
 16. ČESKO. Zákon č. 553 ze dne 6. prosince 1991 České národní rady o obecní policii. Dostupné z WWW: <<https://www.zakonyprolidi.cz/cs/1991-553>>.
 17. ČSN 73 6100-1. *Názvosloví pozemních komunikací: Část 1: Základní názvosloví*. Praha: Český normalizační institut, 2008. 76 s.
 18. ČSN 73 6100-2. *Názvosloví pozemních komunikací: Část 2: Projektování pozemních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 2008. 44 s.
 19. ČSN 73 6100-3. *Názvosloví pozemních komunikací: Část 3: Vybavení pozemních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 2007. 64 s.
 20. ČSN 73 6102. *Projektování křižovatek na pozemních komunikacích*. Praha: Český normalizační institut, 2007. 180 s.
 21. ČSN 73 6102 ed 2. *Projektování křižovatek na pozemních komunikacích*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2012. 158 s.

22. ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 2006. 128 s.
23. ČSN 73 6110 ZMĚNA 1. *Projektování místních komunikací*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2010. 24 s.

Ostatní zdroje

1. BURDOVÁ, P. Rozhovor s Petrou Burdovou na téma radary. *Milevský zpravodaj* (Informační měsíčník pro občany Milevska). Duben 2020, ročník XXVIII, 16 s.
2. KOLÁŘOVÁ, L. Přejít u Madety zmizel a už nebude. *Milevské noviny*. Vydavatel: Jihočeské týdeníky, s. r. o., 2017. č. 41, 32 s.
3. KOLÁŘOVÁ, L. Radar v Bernarticích už vynesl skoro čtyři miliony. *Milevské noviny*. Vydavatel: Jihočeské týdeníky, s. r. o., 2020. č. 5, 32 s.
4. LOCHMANNOVÁ, A. *Zabezpečení samostatné a přenesené působnosti obce*. Veřejná správa. 2019, č. 24, 32 s. ISSN 1213-6581.

Interní materiály nedostupné veřejně

1. Interní zdroj města Milevska – Průvodní zpráva: Rekonstrukce Jeřábkova ulice. Plzeň: Zítek – IP projekt, s. r. o., 2014. 5 s.
2. Interní zdroj města Milevska – Studie: Milevsko křižovatka na I/19 (zak. č. 04-375-4-000). Praha: PRAGOPROJEKT, a. s., Ateliér České Budějovice, 2004. 25 s.
3. Interní zdroj města Milevska – Žádost o posouzení a realizaci. Milevsko: město Milevsko, čj. MM 17481/2007, 15.05.2007. 2 s.
4. Interní zdroj města Milevska – Stanovení místní úpravy silničního provozu. České Budějovice: Krajský úřad Jihočeského kraje České Budějovice, odbor dopravy a silničního hospodářství, čj. KUJCK/14299/2010/ODSH/2, 03.05.2010. 1 s.
5. Interní zdroj města Milevska – Zpráva o provedení bezpečnostní inspekce pozemních komunikací. Písek: Ing. Jiří Hanzl, Ph.D. a Ing. Jiří Jíra, 21.09.2015. 41 s.
6. Interní zdroj města Milevska – Zpráva o provedení auditu bezpečnosti pozemních komunikací. Písek: Ing. Jiří Hanzl, Ph.D. a Ing. Jiří Jíra, 16.04.2018. 57 s.
7. Interní zdroj města Milevska – Dokumentace k rozhodnutí o umístění stavby: Okružní křižovatka silnic I/19 a II/105 – Milevsko. Zakázka č. 0115. Ražice: STAREKO CZ Písek, s. r. o., 17.07.2015. 13 s.

8. Interní zdroj města Milevska – Dokumentace pozemních komunikací pro stavební povolení: Stavební úpravy přechodu přes ulici Nádražní u křižovatky s ulicí Blechova. Tábor: Road M.A.A.T., s. r. o., 2018. 28 s.
9. Interní zdroj města Milevska – Upozornění. Písek: PČR, Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje, Dopravní inspektorát, čj. KRPC-32411-1/ČJ-2012-020506, 28.02.2012. 2 s.
10. Interní zdroj města Milevska – Upozornění. Písek: PČR, Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje, Dopravní inspektorát, čj. KRPC-161016-2/ČJ-2019-020506-I, 06.01.2020. 2 s.
11. Interní zdroj města Milevska – Vyjádření k PD: Novostavba účelové komunikace pro pěší a cyklisty, Milevsko - Hajda. Písek: PČR, Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje, Dopravní inspektorát, čj. KRPC-107813-1/ČJ-2013-020506-I, 18.09.2013. 2 s.
12. Interní zdroj města Milevska – Stanovisko: Úsekové měření rychlosti na silnici II/121 v obci Velká u Milevska. Písek: PČR, Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje, Dopravní inspektorát, čj. KRPC-169210-1/ČJ-2019-020506-I, 31.12.2019. 2 s.
13. Interní zdroj města Milevska – Milevsko – stavební úprava přechodu v ulici Nádražní u křižovatky s ul. Blechova. Písek: SÚS |Jčk, 19.03.2018, 2 s.
14. Interní zdroj města Milevska – Zápis z 6. zasedání Dopravní komise Rady města Milevska. 11.11.2015, 7 s.
15. Interní zdroj města Milevska – Zápis z 3. zasedání Dopravní komise Rady města Milevska. 25.03.2015, 7 s.

Kromě výše uvedených zdrojů byly při zpracování bakalářské práce využity následující materiály:

- databáze Evidence obyvatel
- databáze ze systému DSA
- databáze firmy GEMOS CZ, spol. s r. o., Čelákovice

Seznam zkratk

Atd. – a tak dále

BI – bezpečnostní inspekce

ČSN – Česká státní norma

DI PČR – Dopravní inspektorát Policie České republiky

DK – dopravní komise

Jčk – Jihočeský kraj

MěÚ – Městský úřad

PD – projektová dokumentace

RZ – registrační značka

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic

SDZ – svislé dopravní značení

SÚS – Správa a údržba silnic

Tj. – to je

Tzn. – to znamená

VDZ – vodorovné dopravní značení

ZTP – zdravotně a tělesně postižený

Seznam obrázků

Obrázek 1 – Přejezd pro chodce, vodorovná dopravní značka V 7a	19
Obrázek 2 – Přejezd pro chodce, informativní dopravní značka IP 6	20
Obrázek 3 – Místo pro přecházení, vodorovná dopravní značka V 7b.....	20
Obrázek 4 – Přejezd pro cyklisty, vodorovná dopravní značka V 8a.....	21
Obrázek 5 – Varovný a signální pás u přechodu pro chodce dle ČSN 73 6110 - Z1 (u místa pro přecházení je mezi signálním a varovným pásem mezera 0,3–0,5 m)	22
Obrázek 6 – Původní stav křižovatky ulic Jeřábkova a R. Svobodové	39
Obrázek 7 – Nový stav křižovatky ulic Jeřábkova a R. Svobodové.....	40
Obrázek 8 – Křižovatka ulic Jeřábkova a R. Svobodové s dělicím ostrůvkem včetně místa pro přecházení	40
Obrázek 9 – Původní stav křižovatky „U Madety“ – červené body označují počet dopravních nehod za období 2007–2019 (bod = nehoda).....	41
Obrázek 10 – Nový stav křižovatky „U Madety“ – zrušený přechod pro chodce.....	45
Obrázek 11 – Zrušení přechodu pro chodce u pošty (bod 2) a posunutí dalšího dále od křižovatky (bod 1), kroužkem označené obnovené schodiště.....	46
Obrázek 12 – Provizorní okružní křižovatka z betonových City bloků	47
Obrázek 13 – Původní stav křižovatky „U Viaduktu“	48
Obrázek 14 – Nově vybudovaná okružní křižovatka „U Viaduktu“	49
Obrázek 15 – Původní stav přechodu pro chodce na Tyršově náměstí – červené body označují počet dopravních nehod v tomto místě za období 2007-2019.....	50
Obrázek 16 – přechod pro chodce Tyršovo náměstí – koordinační situace	53
Obrázek 17 – Křižovatka ul. Čs. legií s ul. Blanická – žlutá čára označuje místo, kde chodec přecházel, černé kolečko, kde skončil po srážce s vozidlem (červené body označují počet dopravních nehod za období 2007–2019).....	55
Obrázek 18 – Charakteristika smrtelné nehody	56
Obrázek 19 – Vybudování přechodu pro chodce v místní části Velká a vodorovného dopravního značení V 18 před a za přechodem (optická psychologická brzda bez akustického efektu)	58

Seznam grafů

Graf 1 – Poměr přestupků z úsekového měření zaplacených na výzvu a řešených ve správním řízení na MěÚ Milevsko za rok 2019 vyjádřeno v %.....	35
Graf 2 – Četnost rychlosti všech vozidel ve sledovaném období	52
Graf 3 – Rychlost vozidel ve sledovaném období vyjádřeno v %	52
Graf 4 – Místní část Velká – přehled přestupků za období leden–prosinec 2016.....	60
Graf 5 – Poměr počtu přestupků vyjádřený v % za období leden–prosinec 2016 v místní části Velká.....	60
Graf 6 – Místní část Velká – přehled přestupků za období leden–prosinec 2017.....	61
Graf 7 – Poměr přestupků vyjádřený v % za období leden–prosinec 2017 v místní části Velká	61
Graf 8 – Místní část Velká – přehled přestupků za období leden–prosinec 2018.....	62
Graf 9 – Poměr přestupků vyjádřený v % za období leden–prosinec 2018 v místní části Velká	62
Graf 10 – Místní část Velká – přehled přestupků za období leden–prosinec 2019.....	63
Graf 11 – poměr přestupků vyjádřený v % za období leden–prosinec 2019 v místní části Velká	64
Graf 12 – Městys Bernartice – přehled přestupků za období duben–prosinec 2019.....	65
Graf 13 – Poměr přestupků vyjádřený v % za období duben–prosinec 2019 v městysi Bernartice	65
Graf 14 – Obec Hrejkovice – přehled přestupků za období červenec–prosinec 2019 ...	66
Graf 15 – Poměr přestupků vyjádřený v % za období červenec–prosinec 2019 v obci Hrejkovice.....	66

Přílohy

Příloha 1 - Žádost o souhlas s využitím informací a materiálů získaných z agend v rámci ORP Milevsko v bakalářské práci.....	90
Příloha 2 - Výzva na zaplacení (1. strana)	91
Příloha 3 - Výzva na zaplacení (2. strana)	92
Příloha 4 - Fotodokumentace pořízená zařízením na úsekové měření rychlosti.....	93
Příloha 5 – Varianta 1 – úprava křižovatky s přechodem pro chodce	94
Příloha 6 – Varianta 2 – lávka pro pěší.....	95
Příloha 7 – Varianta 3 – okružní křižovatka	96
Příloha 8 – Varianta 4 – mimoúrovňová křižovatka.....	97

**Příloha 1 - Žádost o souhlas s využitím informací a materiálů získaných z agend
v rámci ORP Milevsko v bakalářské práci**

**Žádost o souhlas s využitím informací a materiálů získaných z agend
v rámci ORP Milevsko v bakalářské práci**

Žadatelka (autor práce):	Iveta Jelínková
Datum narození:	12.03.1980
Adresa trvalého bydliště:	Nádražní 831, 399 01 Milevsko
Zaměstnavatel:	Město Milevsko, nám. E. Beneše 420, 399 01 Milevsko, IČ 00249831, DIČ CZ00249831
Škola:	Vysoká škola evropských a regionálních studií, z. ú., Žižkova tř. 6, 370 01 České Budějovice
Studijní obor:	Bezpečnostně právní činnost ve veřejné správě
Forma studia:	Kombinovaná
Vedoucí práce:	Mgr. Štěpán Kavan, Ph.D.
Katedra:	Katedra právních oborů a bezpečnostních studií
Téma bakalářské práce:	Dopravně bezpečnostní opatření ve městě Milevsku

V rámci bakalářské práce budou využity zkušenosti z praxe a interní materiály Městského úřadu Milevsko.

Datum: Podpis žadatelky:

Vyjádření vedoucí úřadu:

Tajemnice Městského úřadu Milevsko souhlasí se zveřejněním poskytnutých informací a materiálů v bakalářské práci výše uvedené žadatelky.



Ing. Vladimíra Štorková
Tajemnice

Milevsko 21.11.2019

Příloha 2 - Výzva na zaplacení (1. strana)

Městský úřad Milevsko
odbor právních služeb, přestupků a kontroly
nám. E. Beneše 420, 399 01 Milevsko
tel.: 382 504 111, ID DS: 8kabvcx, epodatelna@milevsko-mesto.cz

SP. ZN.: MM 71108/2019
Č. J.: MM 71114/2019
VYŘIZUJE: 382 504 162
TEL.: 382 504 162
E-MAIL: @milevsko-mesto.cz
DATUM: 21.11.2019

ONDŘEJ I.
nar.
Masarykovo nám.

Výzva k uhrazení určené částky

Tímto Vás, jako provozovatele vozidla registrační značky , u kterého bylo zjištěno a zdokumentováno porušení zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (dále též „zákon o silničním provozu“) vyzýváme k uhrazení určené částky ve výši **600 Kč**.

Většina provozovatelů vozidla, se kterým byl spáchán přestupek, volí vyřešení přestupku ve fázi výzvy, a tak se vyhnou složitému a náročnějšímu správnímu řízení. Vyřízení je z Vaší strany velmi snadné - stačí si vybrat jeden z níže uvedených způsobů úhrady a během chvilky je vše vyřešeno. Zákon nám, jako orgánu veřejné moci, dovoluje věc tímto odložit a bez dalšího uzavřít (bez přičtení případných bodů do registru řidičů).

Podrobnější popis přestupku:

Vozidlo reg. zn.	4SB6445	přestupek
Místo	obec Bernartice, ulice Tábořská, směr Tábor	překročení rychlosti v obci 61 km.h⁻¹ (t.j. 58 km.h⁻¹ po odečtu tolerance 3 km.h⁻¹)
Datum	12.11.2019	
čas	15:40:05	

Jak uhradit řádně a včas.

Určená částka je splatná do 15 dní od doručení této výzvy. V případě bankovního převodu musí být určená částka připsána na účet příjemce nejpozději do konce této lhůty. Částku lze uhradit **těmito způsoby:**

1. Platba převodem		2. Platba složenkou	
částka	600 Kč	složenka typu	Typ A
na účet	Město Milevsko	částka	600 Kč
vedený u banky	Česká spořitelna a.s.	příjemce platby	Město Milevsko
kód banky	0800	kód banky	0800
číslo účtu	000019-0640992319	číslo účtu	000019-0640992319
variabilní symbol	9213966881	variabilní symbol	9213966881
zpráva pro příjemce (reg. zn.)		zpráva pro příjemce (reg. zn.)	

3. Platba v hotovosti

Na pokladně Městského úřadu Milevsko, nám. E. Beneše 420 nebo ul. Sažinova 843, 39901 Milevsko pondělí, středa: 8 – 17 hod.; pátek 8 – 11:30 hod. po předložení této výzvy.

VS: **9213966881**

referentka odboru

Podrobný popis a poučení

Městský úřad Milevsko, odbor právních služeb, přestupků a kontroly (dále též „správní orgán“), učinil na základě oznámení od Městské policie Milevsko, následující skutkové zjištění:

Automatizovaným technickým prostředkem používaným bez obsluhy při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích bylo zjištěno, že dne **12.11.2019** v **15:40:05** hod. v obci Bernartice, ulice Tábořská, směr Tábor blíže neustanovený řidič tohoto Vámi provozovaného vozidla nerespektoval zákonem stanovenou rychlost, kdy v obci smí jet řidič rychlostí nejvýše **50 km.h⁻¹**. Blíže neustanovenému řidiči Vámi provozovaného vozidla byla naměřena rychlost ve výši **61 km.h⁻¹ (t.j. 58 km.h⁻¹ po odečtu tolerance 3 km.h⁻¹)**. Tímto jednáním řidič vozidla porušil ustanovení § 18 odst. 4 zákona o silničním provozu a dopustil se přestupku podle § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu.

Je-li výše popsané jednání vykazuje znaky přestupku podle ust. § 125c odst. 1 písm. f) bod 4 zákona o silničním provozu, nemá za následek dopravní nehodu, totožnost řidiče není známa nebo není zřejmá z oznámení přestupku a uvedené porušení pravidel provozu na komunikacích je možné projednat uložením pokuty příkazem na místě, správní orgán, Vás jako provozovatele motorového vozidla registrační značky _____ zapsaného v registru silničních vozidel podle zvláštního právního předpisu, podle ust. § 125h odst. 1 zákona o silničním provozu, vyzývá k uhrazení peněžitě částky ve výši 600 Kč, jejíž výše byla stanovena v souladu s ust. § 125h odst. 2 a ust. § 125c odst. 7 zákona o silničním provozu.

Bude-li určená částka uhrazena v zákonné lhůtě, tj. nejpozději 15. den ode dne doručení této výzvy bude platba připsána na účet města Milevska, správní orgán věc podle ust. § 125h odst. 5 zákona o silničním provozu odloží.

Neuhradí-li provozovatel vozidla v uvedené lhůtě určenou částku, může správnímu orgánu v této lhůtě písemně sdělit údaje o totožnosti řidiče vozidla v době spáchání přestupku. Toto sdělení se považuje za podání vysvětlení. Bude-li určená částka uhrazena po dni splatnosti, Městský úřad Milevsko ji provozovateli vozidla bezodkladně vrátí (ust. § 125h odst. 6 a 7 zákona o silničním provozu).

Bez správně uvedeného čísla účtu a variabilního symbolu nebude platba na účet připsána.

Výše uvedená lhůta začíná běžet dnem následujícím ode dne oznámení (doručení) této výzvy. V případě, že byla písemnost uložena u provozovatele poštovních služeb a nebyla dříve adresátem vyzvednuta, považuje se desátý den od připravení písemnosti k vyzvednutí za den doručení (ust. § 24 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád ve znění pozdějších předpisů). Výše uvedená lhůta počíná v takových případech běžet dnem následujícím po uplynutí 10. dne, kdy byla písemnost připravena k vyzvednutí.

Bodové hodnocení řidičů se nevztahuje na objektivní odpovědnost provozovatele vozidla, a proto není uhrazení určené částky spjato se zápisem v registru řidičů.

Neuhradí-li provozovatel vozidla nejpozději ve shora uvedené lhůtě určenou částku, nebo nesdělí-li správnímu orgánu údaje o totožnosti řidiče vozidla v době spáchání přestupku, bude správní orgán pokračovat v šetření přestupku. Nejistí-li však do 60 dnů ode dne, kdy se o přestupku dozvěděl, skutečností odůvodňující zahájení řízení o přestupku proti určité osobě, věc odloží podle ust. § 76 odst. 1 písm. k) zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich a **zahájí řízení o přestupku provozovatele vozidla** podle ust. § 125f odst. 1 zákona o silničním provozu, pro porušení ust. § 10 odst. 3 tohoto zákona (provozovatel vozidla zajistí, aby při užití vozidla na pozemní komunikaci byly dodržovány povinnosti řidiče a pravidla provozu na pozemních komunikacích stanovené tímto zákonem). **Odpovědným provozovatelem vozidla** se podle ust. § 2 písm. b) zákona o silničním provozu rozumí: provozovatel vozidla je vlastník nebo jiná osoba, která je jako **provozovatel zapsána v registru silničních vozidel podle zvláštního právního předpisu nebo obdobné evidenci jiného státu.**

Příloha 4 - Fotodokumentace pořízená zařízením na úsekové měření rychlosti

DS42

192.168.0.37:8080/browser?idDifference=22553

Nezabezpečeno | 192.168.0.178:8080

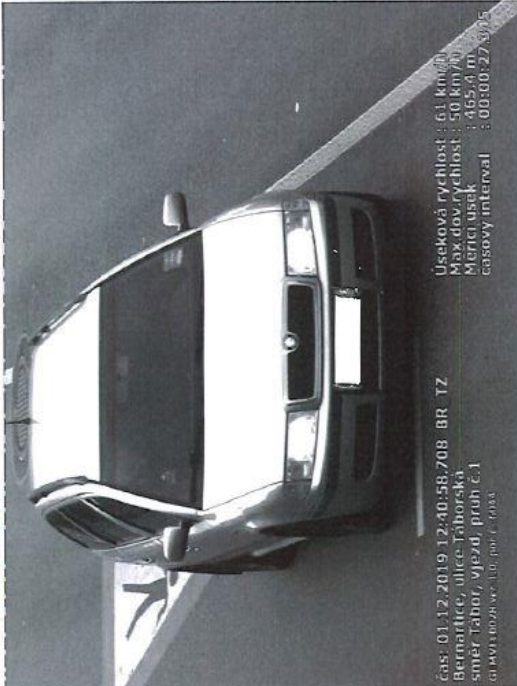
SYDO Traffic SCAN - Přestupky MP

Domů Přestupky * Autoř * Mapovčička Statistika O aplikaci Kontakt Logout (osob)

Fotodokumentace k přestupku

Vjezd

Vjezd 1 Vjezd 2 Vjezd 3

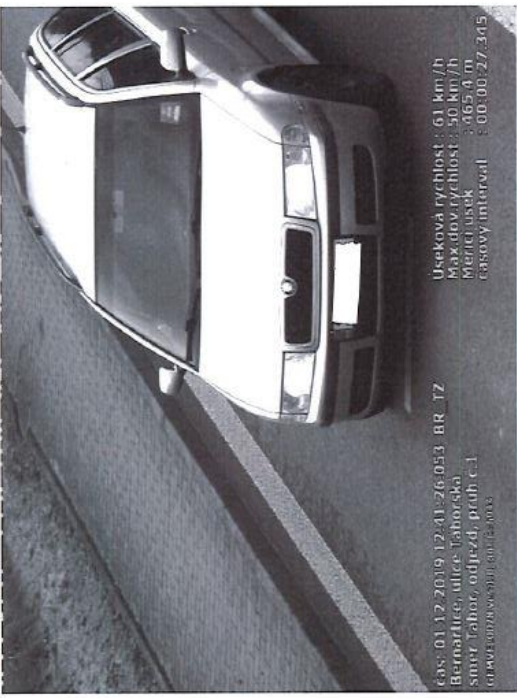


Čas: 01.12.2019 12:40:58,708 BR TZ
Bernartice, ulice Taborská
směr Tábor, vjezd, pruh č.1
(04010028ve100,04010028)

Úseková rychlost : 61 km/h
Max.dov. rychlost : 50 km/h
Měřicí úsek : 185,0 m
časový interval : 00:00:27,345

Výjezd

Výjezd 4 Výjezd 5 Výjezd 6



Čas: 01.12.2019 12:41:26,053 BR TZ
Bernartice, ulice Taborská
směr Tábor, odjezd, pruh č.1
(04010028ve100,04010028)

Úseková rychlost : 61 km/h
Max.dov. rychlost : 50 km/h
Měřicí úsek : 185,0 m
časový interval : 00:00:27,345

Nástroje

Registrační značka

Vjezdová RZ:

Výjezdová RZ:

Rozeznávací RZ:

Stát: **česne**

Česko (CZ)

Uzavřít přestupek

Plány

Tech. chyby nepoužítelné

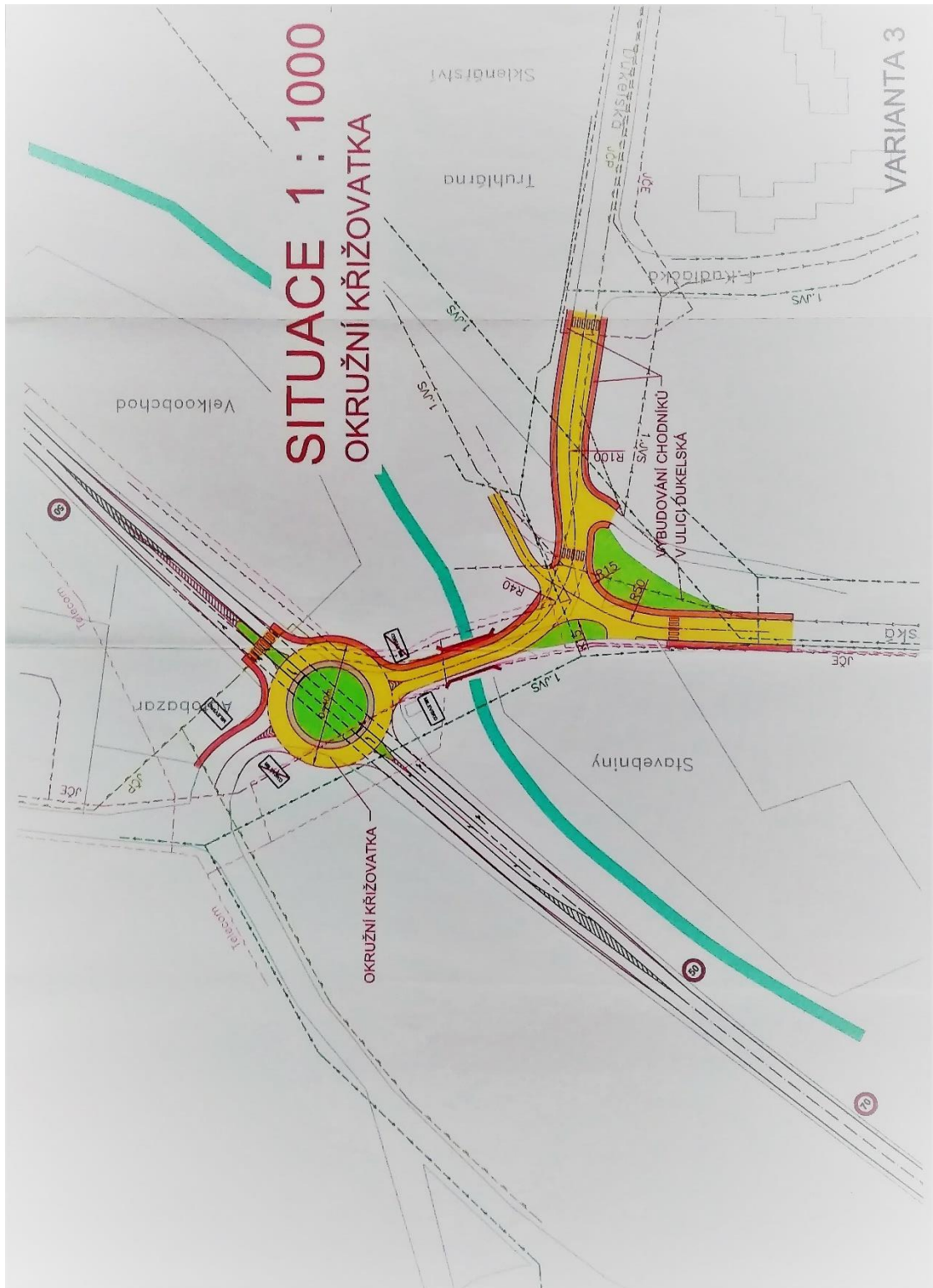
Vozidlo mimo CDE

Editoval maskování | Uložil maskování

Příloha 5 – Varianta 1 – úprava křižovatky s přechodem pro chodce



Příloha 7 – Varianta 3 – okružní křižovatka



Příloha 8 – Varianta 4 – mimoúrovňová křižovatka

