

Vpravo nebo vlevo? Jakou rychlostí?

Následující tabulka přináší srovnání Československa s většinou evropských států z hlediska směru jízdy a nejvyšší povolené rychlosti v roce 1930:

Stát	Směr jízdy	Nejvyšší přípustná rychlost v obci	Nejvyšší přípustná rychlost mimo obec
Belgie	vpravo	neomezena	neomezena
Bulharsko	vpravo	5–15 km/h	neomezena
Československo	vlevo	15 km/h	45 km/h
Dánsko	vpravo	30 km/h	50 km/h
Finsko	vpravo	20–30 km/h	55 km/h
Francie	vpravo	dle nařízení obecního úřadu	neomezena
Irsko	vlevo	dle nařízení obecního úřadu	20 mil = 32 km/h
Itálie	vpravo	neomezena	neomezena
Jugoslávie	vpravo	15–16 km/h	neomezena
Litva	vpravo	25 km/h	50 km/h
Lotyšsko	vpravo	neomezena	50 km/h
Maďarsko	vlevo	25 km/h	neomezena
Německo	vpravo	40 km/h	neomezena
Nizozemí	vpravo	dle nařízení obecního úřadu	neomezena
Norsko	vpravo	25 km/h	35 km/h
Polsko	vpravo	40 km/h	neomezena
Portugalsko	vpravo	20 km/h	40 km/h
Rakousko	vlevo	15 km/h	45 km/h
Rumunsko	vpravo	6–12 km/h	neomezena
Řecko	vpravo	10–20 km/h	neomezena
Sovětský svaz	vpravo	neomezena	neomezena
Španělsko	vpravo	dle nařízení obecního úřadu	neomezena
Švédsko	vlevo	35 km/h	45 km/h
Švýcarsko	vpravo	18–30 km/h	40–60 km/h
Velká Británie	vlevo	dle nařízení obecního úřadu	20 mil = 32 km/h

(Pramen: Jura, J., *Motorová vozidla, Lidová praktická encyklopedie*. Praha: 1939.)

V Československu platily uvedené hodnoty pro české země.

Pravostranný provoz byl preferován i z mezinárodního hlediska. Na počátku třicátých let byla změna směru jízdy připravována v Maďarsku a v Rakousku. Obě země však přechod na pravostranný provoz po celá 30. léta odkládaly, obdobně jako ČSR. V Rakousku došlo k přechodu v důsledku německé okupace do září 1938. Odhlédneme-li od Irska a Velké Británie, na konci roku 1938 se jezdilo vlevo jen na území ČSR, Maďarska, Švédska.

Od konce 20. let bylo o zavedení pravostranného provozu jednáno i v Československu. Hlavním argumentem proti tomuto přechodu se staly velké náklady, které by si tento krok vyžádal, a chaos, který by na silnicích vznikl. Belgie, kde byl již pravostranný provoz zaveden, prý z bezpečnostních důvodů dokonce uvažovala o zpětném přechodu na levostranný provoz.

K zásadnímu rozhodnutí v tomto směru došlo až v době druhé československé republiky a nemalou roli zde sehrál i vliv sousedního Německa. Ministerská rada schválila přechod na pravostranný provoz dne 4. listopadu 1938. Nezbytný souhlas Národního shromáždění byl udělen 10. listopadu 1938. **S účinností od 1. května 1939** se na území ČSR zaváděl pravostranný provoz.

Dřívější zavedení pravostranného provozu je skutečně spojeno s německou okupací. Postupující německá okupační vojska jezdila v českých zemích vpravo, což vedlo ke kolizím s českými automobilisty.

Na základě nařízení velitele německé armády generála Brautische z 15. března 1939 byl na území „pod ochranou německého vojska“ zaveden od 17. března 1939 pravostranný provoz. Výjimku představovala Praha, kde byla změna směru jízdy provázena nemalými obtížemi. Pravostranný provoz byl na všech veřejných komunikacích obvodu Velké Prahy zaveden vyhláškou pražského policejního ředitelství až od 3,00 hodin dne 26. března 1939 (Štemberk, s. 117).

O předpisech v této a následující době z *Historie pravidel silničního provozu* (autor Miroslav Beňo):

Brzy po obsazení bylo vydáno vládní nařízení č.241/1939, na které navazovaly další právní předpisy, které pro provoz vozidel a chování osob v dopravě víceméně převzala říšskoněmecká pravidla. Objevily se zde některé novinky, které dosud naše předpisy neznaly. A zavedly se i vysoké tresty, případně i uvěznění za porušení předpisů. Němci prostě zavedli svá pravidla...

Např. „*Kdo v protiprávním úmyslu na motorovém vozidle podle úředního nařízení připevněnou poznávací značku změní, odstraní, zakryje nebo jinak zmenší její čitelnost, bude potrestán soudem pro přestupek - není-li čin přísněji trestným -, peněžitým trestem do 100.000 K nebo vězením do tří měsíců.*“

Bylo pamatováno i na přehled o tom, kdo řídil vozidlo:

Dopravněpolicejní úřad může držiteli vozidla uložit pro jedno nebo více vozidel vedení knihy jízd, nebylo-li po dopravním přestupku možné zjištění řidiče vozidla.

Knihá jízd musí podávati pro určité vozidlo a pro každou jednotlivou jízdu spolehlivý doklad o tom, kdo vozidlo řídil.

Velkou novinkou byla tzv. **přednost zprava**, kterou dosud naše dopravní předpisy neznali:

*Na silnicích stejného řádu má na křižovatkách a v ústích přednost v jízdě ten, kdo **přichází z pravé strany**; nicméně motorová vozidla a kolejová vozidla poháněná motorickou silou mají přednost před ostatními účastníky dopravy.*

Jízdní kola musela mít zvonek a na šlapadlech žluté odrazky. Motorová vozidla pak na levé straně musela být označena jménem, příjmením a bydlištěm majitele. A Němci nezapomněli ani na výjimky v jízdě pro svá vozidla SS, vládní vojsko a brannou moc. Změnou prošly i poznávací značky – Čechy měli nově PA, Morava a Slezsko – PB a Praha – PD. Poněkud kuriózně do toho všeho zapadá nové nařízení:

*Nošení a vožení nechráněných **kos** na veřejných silnicích jest zakázáno.*

Použitá literatura a www:

Štemberk, Jan. *Automobilista v zajetí reality*. Praha: Karolinum, 2008. ISBN 978-80-246-1461-8.

Jura, J., *Motorová vozidla, Lidová praktická encyklopedie*. Praha: 1939.

Přáda, J., *K otázce jízdy na pravo*, *Auto*, 12 (1939), s. 827.