

III. Konference o bezpečnosti silničního provozu ve městech a krajích České republiky



CEVROINSTITUT
[school of political studies]



REGIONSERVISTM
DRŽITEL CERTIFIKACE ISO 9001:2000



PRÁVNÍ SPECIALIZACE
VEŘEJNÁ SPRÁVA

POLITOLOGIE
A MEZINÁRODNÍ VZTAHY

E-MAIL: INFO@VSCI.CZ, TEL.: 221 506 706 (707)



CEVROINSTITUT

[school of political studies]

VYSOKÁ ŠKOLA

ÚSTAVNÍ A SPRÁVNÍ PRÁVO

VEŘEJNÉ FINANCE

VOLEBNÍ A STRANICKÉ SYSTÉMY

POLITICKÝ MARKETING

- ❖ **Bakalářské, magisterské a MPA studium**
- ❖ **Prezenční a kombinovaná forma přímo v centru Prahy**
- ❖ **Renomovaný pedagogický sbor v čele s Prof. Miroslavem Novákem a Prof. Dušanem Hendrychem**

WWW.CEVROINSTITUT.CZ

Prestižní profesní titul MPA

Master of Public Administration (MPA) přináší do oblasti veřejné správy typ vzdělání, který známe z privátní sféry jako MBA, je ale přizpůsoben podmínkám a potřebám veřejného sektoru.

Studium MPA je určeno zejména vedoucím úředníkům a manažerům ve veřejném sektoru a také těm, kteří na vedoucí pozice aspirují. Dále pak členům zastupitelstev obcí a územních samosprávných celků, právníkům působícím ve veřejné správě a dalším vedoucím pracovníkům z institucí veřejného sektoru – univerzit, nemocnic, či neziskových organizací.

Program studia MPA bývá většinou vystavěn na třech základních pilířích. Prvním je obecná znalost právní a ekonomické problematiky, s níž se setkávají všichni vedoucí úředníci při své činnosti. Druhým jsou pak „soft skills“ (soubor osobnostních vlastností a dovedností nezbytných k pracovnímu úspěchu) využitelné všemi vedoucími úředníky v rámci jejich činnosti. A konečně třetím pilířem je vysoká úroveň odborných znalostí v oboru, ve kterém se vedoucí pracovníci pohybují.

Kvalitní studium MPA by mělo být nejlépe koncipováno jako kombinace distanční a prezenční formy, a to proto, aby na jedné straně dokázalo vyjít vstříc omezeným časovým možnostem většiny účastníků programu a na straně druhé aby zachovalo dostatečný osobní kontakt s lektory.

Studium MPA bývá tematicky rozděleno do modulů. Obsah jednotlivých bloků výuky by pak měl být koncipován tak, aby došlo k maximální součinnosti mezi teoretickými poznatky a praxí. Toho lze dosáhnout jednak interaktivním charakterem přednášek, který studentům umožní získat teoretické znalosti i praktické dovednosti, jednak samostudiem a konzultacemi. Důležité je také kladení dostatečného důrazu na řešení konkrétních příkladů z praxe, které si vybírají sami posluchači.

Klíčovými faktory, hovořícími ve prospěch výběru programu MPA mohou být: nové impulsy směřující k vlastnímu růstu a kariéře; získání zkušeností při řešení odborné problematiky; osvojení si nového pohledu na management a řízení „human resources“; rozšíření teoretických znalostí a praktických dovedností.

PROGRAM

Programem konference provází:
PhDr. Martin Komárek, hlavní komentátor Mladá fronta DNES

- 9:30 **Zahájení pořadateli:**
Lukáš TESAR, ředitel společnosti Regionservis, s.r.o.
JUDr., PhDr. Petr KOLÁŘ, Ph.D., prorektor vysoké školy CEVRO Institut
- 9:45 **Úvodní pozdravení zástupcem hostitelů, partnerů konference:**
Dr. Ing., Otto FUČÍK, zástupce společnosti CAMEA, spol. s r.o.

I. odborný panel:

STÁT, KRAJ, MĚSTO A SILNIČNÍ BEZPEČNOST

- 10:00 **Legislativní řešení pravomocí městské policie**
Mgr. Milana BAČKOVSKÁ, zástupkyně delegovaná ministrem vnitra České republiky
- 10:20 **Způsoby komunikace MD ČR a bezpečnostní akce BESIP**
Mgr. Ivana JELÍNKOVÁ, vedoucí tiskového oddělení MD ČR
- 10:40 **Rezervy v prevenci dopravních nehod**
Doc. Ing. Jindřich ŠACHL, CSc., vedoucí ústavu,
Ústav soudního znalectví v dopravě (Fakulta dopravní ČVUT v Praze)
- 11:00 **TISKOVÁ KONFERENCE**
Diskuze nad aktuálními otázkami z oblasti bezpečnosti silničního provozu za přítomnosti tisku a médií.
- 11:30 Přestávka na občerstvení, k dispozici jsou stánky a prezentace partnerů konference.

II. odborný panel:

NEHODOVOST A DOHLED NAD DODRŽOVÁNÍM PRAVIDEL SILNIČNÍHO PROVOZU VE MĚSTECH

- 12:00 Součinnost státní policie při činnosti městské policie – konkrétní řešení
Plk. Ing. Leoš TRŽIL, ředitel služby dopravní policie, Policejní prezidium ČR

I. komerční panel:

PREZENTACE HLAVNÍCH PARTNERŮ KONFERENCE

12:30 Hynek BARTÍK, End User (Segment) Account Manager CZ&SK Philips Lighting, PHILIPS ČR, s.r.o.

III. odborný panel:

KONKRÉTNÍ PRAKTICKÁ ŘEŠENÍ PRO SNÍŽENÍ NEHODOVOSTI A PREVENCE VE MĚSTECH A KRAJÍCH

- 12:40 **Kamerový systém jako nástroj pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu**
Josef HLADÍK, vedoucí skupiny vyhodnocování a zpracování dat,
Ředitelství MP hl. m. Prahy
- 13:00 **Dobrá praxe – realizace, cíle, úspěchy a praktické zkušenosti se zklidňováním dopravy**
Mgr. Jaroslav MACH, specialista Magistrátu Hlavního města Prahy
- 13:20 **Příklady úspěšných městských řešení v soutěži Cesty městy, zaměřené na zklidňování dopravy**
Ing. Radek PATRNÝ, Dopravní program Nadace Partnerství
- 13:40 **Příklady preventivních aktivit měst a krajů, praktické zkušenosti, efektivní řešení**
Mgr. Robert ŠŤASTNÝ, vedoucí projektů silniční bezpečnosti společnosti AZOS CZ s.r.o.
- 14:00 **Příklad řešení kraje – sledování lokalit s vysokou nehodovostí a audit komunikací**
Ing. Stanislava JAKEŠOVÁ, vedoucí odboru dopravy KÚ Libereckého kraje
- 14:30 Diskuze a ukončení akce společenským banketem

V Praze dne 12. prosince 2008

Vážená paní starostko, vážený pane starosto,

dovolte mi, abych Vám úvodem popřál mnoho úspěchů v roce 2009.

V příloze mého dopisu Vám společně s Vysokou školou CEVRO Institut, o.p.s. předkládáme pečlivě vypracovaný souborný dokument – sborník z III. Konference o bezpečnosti silničního provozu ve městech a krajích, kterou jsme společně pořádali dne 20. listopadu 2008 v Praze. V případě, že Vás informace ve sborníku obsažené zaujaly, dovoluji si upozornit na další ročník konference, který se bude konat 28. dubna 2009.

Zároveň Vám zasílám nabídku našich nejžádanějších služeb pro samosprávy společně s vybranými referencemi.

V závěru dopisu naleznete přílohu s plánem námi pořádaných akcí v roce 2009, kde bych především rád upozornil na termíny „krajských setkání starostů a místostarostů“ včetně možnosti se registrovat v předstihu za garantovanou (soukromými společnostmi dotovanou) cenu 500,- Kč na osobu.

V roce 2009 pro Vás připravujeme zcela nová aktuální témata našich konferencí a krajských setkání. Děkuji za Vaši dosavadní přízeň a budu se těšit na shledání s Vámi. Podrobné programy uvedených akcí naleznete v předstihu na našich internetových stránkách www.regionservis.cz.

Vážená paní, vážený pane, přeji Vám mnoho zdaru ve Vaší práci a mnoho splněných přání.

S úctou a pozdravem

Lukáš Tesař
ředitel a majitel Regionservis, s.r.o.

Milé dámy, vážení pánové,

dovolte, abych Vás všechny přivítal jménem jednoho ze spoluorganizátorů dnešní konference – jménem vysoké školy CEVRO Institut. Nacházíme se ve starobylých prostorách Městské besedy, tedy na místě, kde se v mnoha ohledech formovala idea našeho moderního národa, kde se formovala podoba moderního vládnutí v našich zemích. A právě naše vysoká škola je v nejlepším slova smyslu deformována vším tím, co se dotýká veřejné sféry – z pohledu právního, politologického nebo třeba ekonomického.

Téma dnešní konference je z povahy věci interdisciplinární a zároveň blízké nám všem. Bezpečnost dopravy je v zásadě tématem nepolitickým, a zároveň vysoce odborným. O to více jsem rád, že pozvání na dnešní konferenci přijali nikoliv pouze představitelé dotčených ministerstev a policejních složek, ale též zástupci půdy akademické z dopravní fakulty Českého vysokého učení technického. Myslím, že právě průnik těchto dvou rovin může vést k zajímavým závěrům a již nyní se těším na živou diskusi, která k jednotlivým příspěvkům bude zaznívat.

Dámy a pánové, ještě jednou Vás srdečně vítám a přeji našemu jednání mnoho zdaru.

JUDr. PhDr. Petr Kolář, Ph.D.
Prorektor vysoké školy CEVRO Institut

Kamerové systémy pro monitorování dopravy

Současný stav

V současné době lze pozorovat trend stále se zvyšujícího počtu inteligentních kamerových systémů – systémů, jejichž součástí je automatické zpracování obrazu, tzv. videodetekce. Klasické kamerové systémy pracují tak, že kamery jsou umístěny na vhodných místech a videosignál se přenáší do centrálního dispečinku. Zde se nahrává a zobrazuje na obrazovkách. Operátor situaci neustále sleduje a vyhodnocuje. Moderní systémy pak mají vestavěnu funkci videodetekce – jedná se o automatizované vyhodnocení obrazu (např. pohyb), na jehož základě se např. spustí nahrávání či upozorní operátor. Videodetekce výrazně zvyšuje produktivitu práce operátora, neboť ten nemusí (a ani nemůže) stále sledovat obraz ze všech kamer.

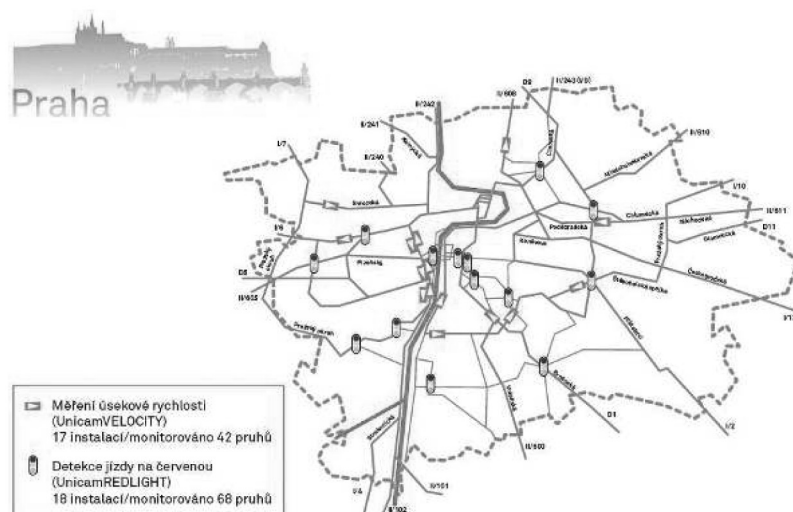
Základní aplikace

Podle použití můžeme rozdělit kamerové systémy pro monitorování dopravy na následující kategorie:

- Monitorování dopravních přestupků
 - o Měření úsekové rychlosti
 - o Jízda na červenou
 - o Laserový rychloměr
 - o Smyčkový rychloměr
- Prevence kriminality
 - o Pátrání po odcizených vozidlech
- Monitorování dopravy
 - o Liniové řízení dopravy
 - o Dopravní průzkumy
- Dopravní systémy
 - o Parkovací systémy
 - o Mýtné

Nejrozšířenější kamerový systém v ČR

Nejrozšířenější kamerový systém pro monitorování dopravy – systém Unicom – např. monitoruje více než 85 jízdních pruhů pro detekci jízdy na červenou a více než 65 jízdních pruhů v případě měření úsekové rychlosti. Následující obrázek ukazuje rozmístění jednotlivých zařízení v Praze.



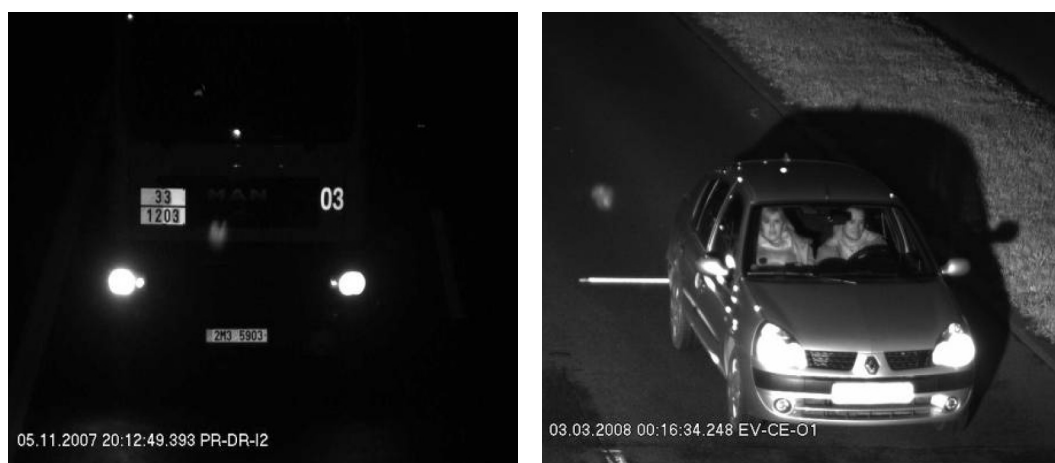
Obr. 1: Rozmístění zařízení systému Unicom v Praze.

Použité technologie

- Inteligentní kamery
- Pokročilé noční vidění
- Automatické čtení SPZ/RZ vozidel
- Automatické čtení ADR tabulek
- Videodetekce nebezpečných událostí
- Rozpoznání typu vozidla

Pokročilé noční vidění

Jedná se o speciální infračervené (IR) reflektory a blesky, které umožňují pořízení snímků vozidel za tmy a za snížených světelných podmínek včetně tváře řidiče. Infračervené reflektory svítí na projíždějící vozidla zepředu tak, aby byla viditelná jejich SPZ/RZ, infračervené blesky pak osvětlí celé vozidlo včetně interiéru.



Obr. 2: Ukázka pořízení kvalitních snímků při pokročilém nočním vidění. Nasvícení RZ vozidla (olevo) a nasvícení tváře řidiče (vpravo).

Automatické čtení SPZ/RZ vozidel a ADR tabulek

Současné kamerové systémy disponují funkcí automatického čtení RZ vozidel a ADR tabulek (označení vozidel převážející, nebezpečný náklad). Tyto funkce jsou důležité pro další nadřazené funkce, jako je pátrání po odcizených vozidlech, krizové řízení v tunelech apod.

	PUP4195	✓	UP-LH1	2007-09-12 12:58:08.235	33 1203	
	4B71903	✓	LV-DR-I2	2007-09-12 12:49:36.390	80 2031	
	4A11831	✓	PR-PH-I2	2007-09-12 12:47:50.834	33 1203	
	TK70083	✓	ND-UL-I1	2007-09-12 12:39:06.062	80 1824	
	DCA7272	✓	UP-DR-I1	2007-09-12 12:15:15.020	30 1202	

Obr. 3: Ukázka automatického čtení SPZ/RZ a ADR tabulek,

Proč monitorovat překročení rychlosti jízdy na červenou?

Následující tabulka ukazuje hlavní příčiny nehod motorových vozidel v roce 2006 na území ČR (zdroj: statistika MVČR o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2006).

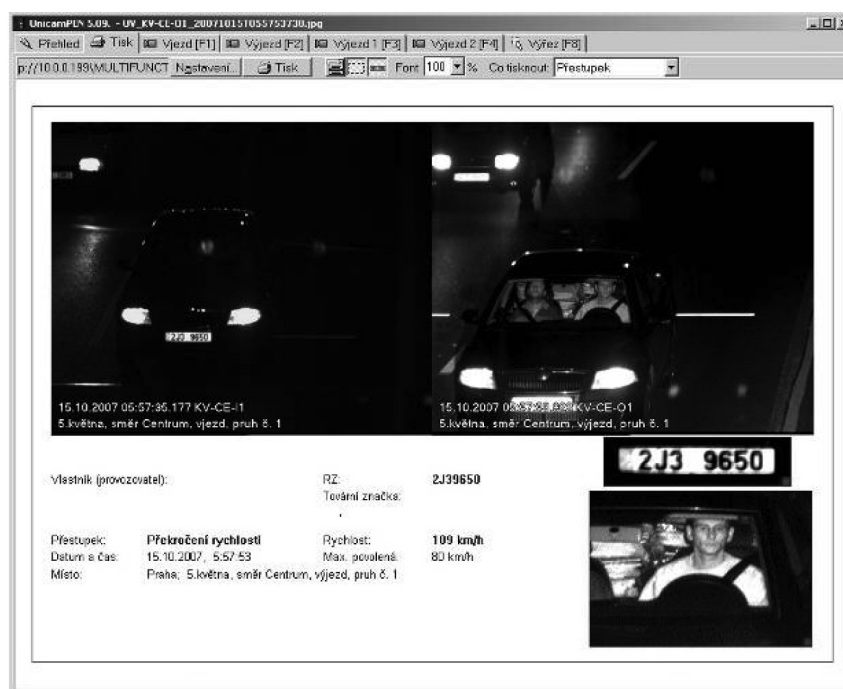
Hlavní příčina nehody	Počet nehod	V %	Počet usmrčených	V %
Nepřiměřená rychlost	25 892	14,9	420	49,1
Nedání přednosti v jízdě	31 376	18,0	107	12,5
Nesprávný způsob jízdy	113 152	65,0	293	34,3
Nesprávné předjíždění	3 732	2,1	35	4,1

Nepřiměřená rychlost jízdy a nedání přednosti v jízdě mají na svědomí více než 60 % dopravních nehod, při kterých umírají lidé!

Z hlediska veřejného mínění lze konstatovat, že naprostá většina občanů odsuzuje jízdu na červenou, akceptuje měření rychlosti např. před školou či nějakém obecně známém nebezpečném místě. Zároveň pozitivně vnímá kontrolu neoprávněného vjezdu vozidel do zakázaných oblastí – pěší zóny, obytné oblasti apod. Kamerové systémy však nesmí být pastí na řidiče, což částečně upravuje novela silničního zákona, kdy nařizuje označení měřeného úseku značkami.

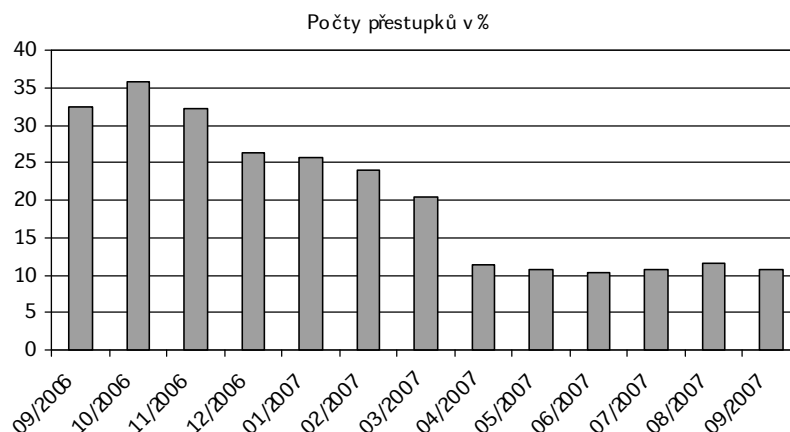
Měření úsekové rychlosti

Měření úsekové rychlosti je zcela nový přístup k řešení problematiky dodržování rychlosti na komunikacích. Hlavní přidanou užitnou vlastností, oproti „klasickým“ rychloměrům (radar, lidar), které měří rychlost jen v jednom místě – řezu vozovky, je skutečnost, že se měří průměrná rychlost jízdy vozidla daným úsekem vozovky. U řezového měření okamžitá rychlost řidiče typicky zpomalí v místě měření a za ním opět zrychlí. Zde musí dodržovat předepsanou rychlost v celém měřeném úseku, což má vynikající preventivní účinky.



Obr. 4: Dokumentace překročení střední rychlosti vozidla se skládá vždy minimálně ze 2 snímků – z vjezdu a odjezdu z měřeného úseku.

Z reálných měření vyplývá, že průměrný pokles počtu vozidel překračujících maximální povolenou rychlost se po instalaci zařízení pro měření průměrné rychlosti v úseku zmenší po prvním roce provozu o 50 %. Měření bylo prováděno v Praze, krajských městech i menších obcích.

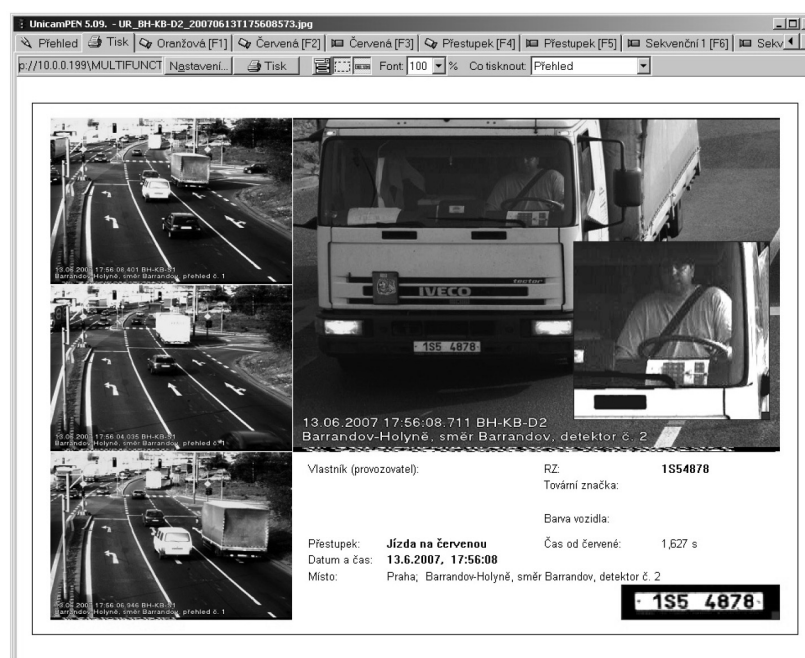


Obr. 5: Pokles počtu přestupků na jedné z instalovaných lokalit v období 09/2006 až 09/2007. (zdroj: MP Praha)

Další ze zajímavých funkcí kamerového systému pro měření úsekové rychlosti je pokutování přestupků ihned na místě. Protože systém pracuje v reálném čase, je informace o spáchaném přestupku bezdrátově přenesena na stanoviště strážníků, resp. policistů cca do 2 sekund. Pokuta přímo na místě je nejúčinnější způsob vyřešení přestupku.

Detekce jízdy na červenou

K průkazné dokumentaci jízdy na červenou se využívá dvojice kamer: přehledové – zaznamenávající chování řidiče před vjezdem do křižovatky, a detailové – pro rozpoznání SPZ/RZ vozidla a tváře řidiče.



Obr. 6 Ukázka pohledů kamer při detekci jízdy na červenou. Přehledový snímek zobrazuje situaci na křižovatce (snímky vlevo), detailový snímek slouží pro identifikaci vozidla a řidiče (snímek upravo).

Pátrání po odcizených a zájmových vozidlech

Jako nástavba automatického čtení RZ vozidel lze použít funkci pátrání po odcizených a zájmových vozidlech. Typicky se data ze všech kamerových jednotek, jejichž součástí je funkce automatického čtení RZ, přenáší do centrálního serveru, kde se provádí kontrola všech detekovaných značek s příslušnými databázemi. Tuto službu mohou využívat pouze subjekty s příslušným oprávněním.

Liniové řízení dopravy

Měření slouží účastníkům silničního provozu jako velmi cenná pomůcka pro zjištění časového horizontu potřebného k dosažení cílové destinace. Prostřednictvím telematických zařízení jsou pak řidiči naváděni na nejvhodnější trasy k dosažení cíle, s ohledem na aktuální dopravní situaci. Data získaná z jednotlivých kamerových jednotek jsou centrálně uložena v databázi a poskytují tak potřebné informace o dni, čase, místě a popisu vozidel.



Obr. 7: Ukázka aplikace liniového řízení dopravy při cestě z Prahy do Ústí nad Labem.

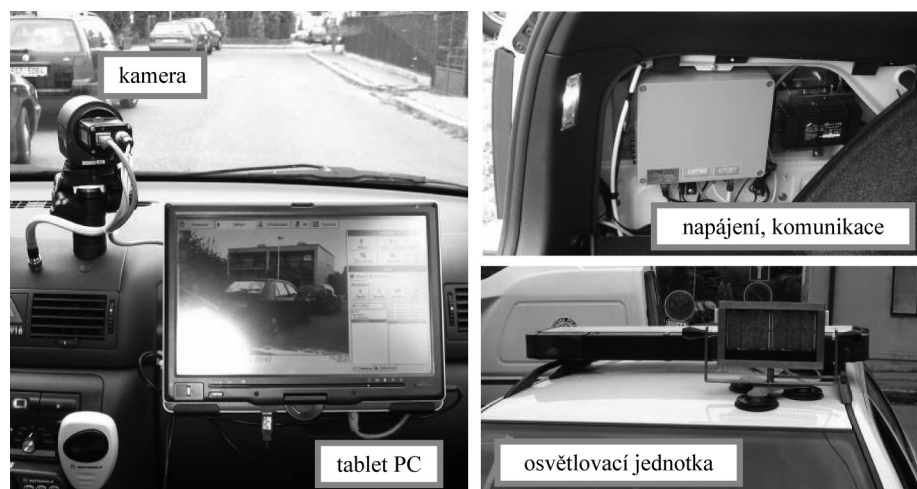
Videodetekce nebezpečných událostí

Jedná se o funkci, která detekuje a klasifikuje potenciálně nebezpečné situace na komunikaci z obrazu kamery, jako jsou:

- Kolony
- Stojící vozidla
- Nežádoucí předměty na vozovce
- Jízda v protisměru

Čtení SPZ/RZ z vozidla

Další z možných aplikací kamerových systémů je instalace takového systému, spolu s funkcí automatického čtení SPZ/RZ, do vozidla. Lze tak provádět např. kontrolu odcizených vozidel, jak za jízdy, tak i při odstavení vozidla u komunikace a monitorováním projíždících vozidel.



Obr. 8: Ukázka instalace kam. systému ve vozidle.

Klasifikace vozidel dle masky

Jedná se o úplně nový přístup ke klasifikaci dopravy. S pomocí informací o typu projíždějících vozidel lze docílit např.:

- sběr dopravních informací s přidáním informací o typu vozidel,
- zefektivnění prohledávání databází při pátrání po odcizených vozidlech,
- aplikaci pro on-line řešení dopravních přestupků, kdy policista má informaci nejen o SPZ/RZ, ale též o typu vozidla, které má zastavit.



Obr. 9: Ukázka klasifikace vozidel z obrazu do 3 tříd: osobní vozidlo, lehké nákladní vozidlo a těžké nákladní vozidlo.

Přínosy

- **Bezpečnější silnice.** V místech nasazení systému (např. detekce jízdy na červenou nebo úsekové měření rychlosti) se zvýšila bezpečnost silničního provozu. Méně přestupků = snížení počtu vážných dopravních nehod.
- **Snížení škodlivých emisí a hluku.** Zklidnění dopravy vede ke snížení jejich dopadů na životní prostředí.
- **Prevence kriminality.** Automatické čtení registračních značek vozidel umožňuje systému pátrání po odcizených vozidlech, zjišťování zájmových vozidel, atd.
- **Liniové řízení dopravy.** Informování řidičů o dojezdových dobách.
- **Plynulost dopravy.** Zlepšení plynulosti silničního provozu použitím přesných a aktuálních dopravních údajů a statistik.
- **Kontrola vjezdu do oblastí.** Parkovací systémy, vážní stanice, městské myto.

Dr. Ing. Otto Fučík

Spoluzakladatel původní české firmy CAMEA. Dlouhá léta působí na akademické půdě VUT v Brně, úzce spolupracuje s českými i zahraničními univerzitami, je řešitelem řady národních i Evropských grantů. Jeho hlavní oblastí zájmu je vývoj a výzkum IT technologií aplikovatelných v dopravě i průmyslu s důrazem na reálné využití nových řešení v praxi. Je spoluautorem původního českého systému Unicam pro detekci jízdy na červenou, měření úsekové rychlosti, laserový rychloměr, měření dojezdových dob a dalších inteligentních dopravních aplikací.

Několik otázek pro Dr. Ing. Otto Fučíka:

Co považujete za hlavní příčiny smrtelných nehod v obcích?

Neukázněnost řidičů, případně chodců. Především rychlá jízda a nedání přednosti v jízdě představuje v obcích velký problém.

Co se v poslední době zlepšilo?

Obce začaly investovat do inteligentních kamerových systémů pro detekci přestupků i měření dopravních dat. Ze známých výsledků nasazení těchto zařízení lze jednoznačně konstatovat, že mají pozitivní dopad na bezpečnost silničního provozu. Standardně se dosahuje cca 50% poklesu počtu vozidel překračujících povolenou rychlost na daném místě komunikace za období 1 rok po instalaci systému. Například v hl. m. Praze i díky nasazení kamerových systémů klesl počet usmrcených osob v roce 2007 o 41 %.

Co je potřeba udělat pro zvýšení silniční bezpečnosti v obcích?

Je to celá řada preventivních i represivních opatření. Rozsah a způsob opatření je třeba řešit ve spolupráci s policií a dopravními inženýry. Je třeba v daleko větším rozsahu nasazovat inteligentní dopravní systémy.

Jak mohou obce pozitivně ovlivňovat silniční bezpečnosti v obcích?

Realizací vhodných opatření v návaznosti na závěry, které jsem zde zmínil.

Jak mohou kraje pozitivně ovlivňovat silniční bezpečnosti v obcích?

Především úzkou spoluprací s jednotlivými obcemi, jimiž prochází silnice I. třídy. Opět v kooperaci s Policií ČR a dopravními inženýry vhodně reagovat na potřeby stále se měnícímu stavu dopravy.

I. Odborný panel: STÁT, KRAJ, MĚSTO A SILNIČNÍ BEZPEČNOST

Legislativní řešení pravomocí městské policie

*Mgr. Milena BAČKOVSKÁ, oddělení obecní policie, zbraní a dopravního inženýrství
Ministerstva vnitra ČR*

Dobrý den dámy a pánové,

dovolte mi, abych ve stručnosti pohovořila o legislativním řešení pravomocí obecní policie v dopravě. Základním zákonem, který upravuje tuto problematiku působnosti obecní policie je zákon číslo 553/1991 Sb. o obecní policii. Podle této normy je obecní policie zřízena proto, aby zabezpečovala místní záležitosti veřejného pořádku a plnila další úkoly, které má zákony stanovené. Místní záležitosti veřejného pořádku je pojem velmi obecný, ale všichni se shodneme na tom, že i doprava v obci je důležitá věc, která velmi ovlivňuje veřejný pořádek v obci. V ustanovení § 2 je přímo napsáno, že obecní policie se podílí v rozsahu stanoveném tímto zákonem – nebo zvláštním zákonem – na dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích. Tady je důležité to slovíčko podílí se. To znamená, že obecní policie není hlavním garantem bezpečnosti, nicméně, co se týče bezpečnosti provozu uvnitř obcí, je v současnosti garantem naprosto nenahraditelným.

Další věc, kterou je důležitou zmínit, je že obecní policie má pravomoc a působnost pouze na území obce, což znamená, že obecní policii potkáte pouze uvnitř obce. Mimo obec, tam je to zcela v záležitosti státní policie. Jak už jsem říkala, v paragrafu 2 se zákon o obecní policii odvolává na zvláštní právní předpisy, které ještě mohou stanovit další pravomoci obecní policie.

Co se týče pravomoci v oblasti dopravy, je tady především zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. Tento zákon upravuje asi to nejdůležitější, co se dopravy týče, a obecní policie tady má jednu z nejdůležitějších rolí, a to odhalovat přestupky, které jsou spáchané porušením pravidel upravených v tomto zákoně. Ty přestupky v dopravě, které jsou na území obce spáchány, může obecní policie řešit různými způsoby. Nejefektivnější a nejúčelnější řešení je v blokovém řízení. Tady je to upraveno zákonem přestupkovým, kde v § 86 jsou přímo vyčteny přestupky v oblasti dopravy, které může obecní policie řešit blokově. Jsou to především přestupky spáchané nedovoleným stáním nebo zastavením vozidla na pozemní komunikaci, dále vjezd do míst, kde je to místní nebo přechodnou úpravou zakázáno, dále – a to je velmi důležité – překročení nejvyšší povolené rychlosti – opět se bavíme o území obce.

Pak jsou tady přestupky, které nejsou úplně časté, nicméně dochází k nim, a to přestupky, při kterých dojde k porušení pravidel jízdy na zvířatech, vedení nebo hnaní zvířat, nedovolený způsob použití lyží... Tady bohužel nemáme statistiku, jak často k takovým přestupkům dochází, nicméně jsem přesvědčena, že pokud k němu dojde, obecní policie zasáhne. Nicméně častěji dochází k přestupku špatného pohybu chodce po pozemní komunikaci. Tady je také třeba zasáhnout.

Pak je velmi důležitá skupina přestupků, a to přestupky spočívající v neoprávněném stání vozidla na místní komunikaci. Takže to jsou nejčastější přestupky, které může obecní policie řešit blokově přímo na místě.

Kromě odhalování přestupků, které obecní policie vykonává, má podle zákona č. 361/2000 Sb. i další oprávnění, která jsou v mnohém podobná jako oprávnění státní policie. Může kupříkladu usměrňovat dopravu, je-li to nezbytné pro obnovení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Tady je třeba říci, jak už jsem zmiňovala, že obecní police se pouze podílí na bezpeč-

nosti, což znamená, že tohoto oprávnění využije pouze v případě, kdy tam není státní policie nebo po dohodě se státní policií. Dochází k tomu při dopravních nehodách, při různých opatřeních, a podobně. Dále obecní police může rozhodnout o odstranění překážky silničního provozu, a nebo rozhodnout o odstranění vozidla, stojícího neoprávněně na vyhrazeném parkovišti. To je takové to nepopulární odtahování vozidel z míst určených pro invalidy, nasazování botiček a podobně. Co se týče botiček, to jsou takzvané „technické prostředky k zabránění odjezdu vozidla“. Toto oprávnění má obecní policie ze zákona, a má i přesně popsáno, v jakých případech může botičku nasadit a odstranit. Je to poměrně hojně užívané oprávnění.

Ráda bych řekla několik čísel, která dokumentují nezastupitelnost obecní policie v této oblasti: na základě údajů, které nám poskytlo Kolegium ředitelů městských policií statutárních měst a Hlavního města Prahy, máme čísla, která vypovídají o činnosti za rok 2007. Pouze přestupků v dopravě v roce 2007 obecní policie řešily 1 111 000, z toho asi 282 000 bylo vyřešeno domluvou, takže to nebyly tak závažné přestupky. To byli třeba ti chodci, co špatně přecházeli, ale už 676 000 přestupků bylo řešeno blokově, ten zbylý počet přestupků byl sdělen příslušnému správnímu úřadu, aby byly projednány ve správním řízení.

Obecní policie nemůže všechny přestupky řešit blokově. Celou řadu z nich – zejména ty nejzávažnější – musí oznamovat správním orgánům, takže tam, kde je to oznámeno správním orgánům, už se to trochu zdržuje. Jsou to například přestupky, kde pak může být vysloven zákaz činnosti, tady nelze o přestupku rozhodnout na místě, tady se to musí oznamovat. A pak ještě další čísla – obecní policie neodhaluje jen přestupky, obecní policie také za loňský rok zadržela víc než tisíc řidičů, kteří řídili pod vlivem alkoholu. To si myslím, že je opravdu veliké číslo, které je třeba zmínit, a tady je role obecní policie nezastupitelná.

Jinak je důležité říci, že obecní policie spolupracuje se státní policií. Z našeho pohledu je ta spolupráce důležitá a bude v budoucnosti i prohlubována.

Dále bych se ráda zmínila o měření rychlosti vozidel. Asi jste všichni zaznamenali tu obrovskou vlnu zájmu o měření rychlosti obecní policií v září tohoto roku, kdy procházela novela zákona o obecní policii (která bude ještě projednávána v Senátu i Parlamentu ČR).

V souvislosti s reformou policie došlo i k velmi výrazné novele zákona o obecní policii a v rámci pozměňovacích návrhů v Poslanecké sněmovně došlo k vypuštění oprávnění obecní policie měřit rychlost vozidel. Od 1. července roku 2006 byla obecní policie oprávněná v součinnosti se státní policií měřit rychlost. Toto ustanovení vypadlo. Argumenty jste určitě zaznamenali. Některé byly logické, většina z nich logická nebyla. Já jsem přesvědčena, že je nezbytné, aby obecní policie toto oprávnění dále měla. Opět se uchýlím k číslům: v roce 2007 obecní policie zjistila 133 000 přestupků způsobených překročením nedovolené rychlosti, státní policie jich odhalila 260 000, což znamená, že jednu třetinu z těchto přestupků odhalila obecní policie (a to jsou přestupky spáchané v obcích, tam je to z pohledu mě jako chodce nejnebezpečnější). Dále je třeba zmínit, že z tohoto počtu 133 000 bylo změřeno ve 157 obcích z celkového počtu asi 6 000 obcí, co máme v České republice. Rychlost v současné době měří jen 47% obecních policií především větších obcí (my máme přes 300 obecních policií) a i těchto 47% dokázalo odhalit jednu třetinu všech přestupků spáchaných překročením pravidel o rychlosti. My jsme se nechtěli smířit s tím, že od 1. 1. obecní policie nebude moci měřit rychlosti vůbec a byla připravena taková technická novela, která došla do Poslanecké sněmovny. Ta o ní dlouho rokovala a nakonec přijala kompromisní návrh, který vznikl na základě různých pozměňovacích návrhů pánů poslanců.

Nově by měl § 79 zákona 361 znít: Měření rychlosti vozidel za účelem zvýšení bezpečnosti provozu: na pozemních komunikacích je policie a obecní policie oprávněna měřit rychlost vozidel. Obecní policie tuto činnost vykonává na místech určených policií, přitom v součinnosti s policií. To je de facto ustanovení, které doposud platilo.

Druhý odstavec říká: Obecní policie může rychlost měřit výhradně v úseku určeném policií, jehož počátek je ve směru silničního provozu označen přenosnou dopravní značkou s vyobrazením kamery snímající rychlost a nápisem měření rychlosti. Konec tohoto úseku je

označen přenosnou dopravní značkou s tímto vyobrazením šikmo přeškrtnutým a nápisem konec měření rychlosti. Takže za těchto podmínek bude moci od 1. 1. 2009 obecní policie i nadále měřit rychlost. A tady se dovolím zeptat ministerstva dopravy, kdy nám připraví značku, která bude mít parametry popsané v současné době v zákoně?

Tím bych ukončila své vystoupení, děkuji.

Oddělení obecní policie, zbraní a dopravního inženýrství

- zpracovává návrhy právních předpisů upravujících problematiku místních záležitostí veřejného pořádku zabezpečovaných obecní policií, zbraní a střeliva
- vydává rozhodnutí ve správním řízení v oblastech činností obecní policie, zbraní a střeliva
- stanoví odborné předpoklady zaměstnanců obcí zařazených do obecní policie (dále jen „strážník“) pro výkon povinností a oprávnění podle zákona o obecní policii a zpracovává soubory písemných a ústních otázek ke zkouškám
- organizuje a provádí zkoušky z odborné způsobilosti strážníků; zpracovává protokoly o zkouškách a vydává osvědčení o odborné způsobilosti strážníků v hl.m. Praze
- stanovuje jednotné prvky stejnokrojů a označení motorových vozidel obecní policie
- organizuje a zabezpečuje zkoušky žadatelů o jmenování zkušebním komisařem podle zákona o zbraních a předkládá návrhy na jmenování a odvolání zkušebního komisaře
- organizuje a zabezpečuje zkoušky z odborné způsobilosti žadatelů o vydání zbrojního průkazu skupiny F – k provádění pyrotechnického průzkumu
- vyjadřuje se k žádostem o povolení k zahraničnímu obchodování s vojenským materiálem, včetně dovozu a vývozu zboží a technologií podléhajících mezinárodním kontrolním režimům z hlediska bezpečnostních zájmů ČR
- metodicky usměrňuje a ve vymezeném rozsahu kontroluje činnost Policie ČR na úseku výkonu státní správy v oblasti zbraní a střeliva, zpracovává odborná stanoviska a právní názory k věcným otázkám souvisejícím s činností obecní policie, zbraní a střeliva a k návrhům právních předpisů ve věcech dopravy a provozu na pozemních komunikacích
- spolupracuje s Ministerstvem dopravy při rozhodování o užití dopravních značek, dopravních zařízení a zařízení pro dopravní informace na dálnicích a rychlostních silnicích, uzavírkách dálnic a rychlostních silnic, zřizování a provozování reklamních zařízení v ochranném pásmu dálnic a rychlostních silnic, zvláštním užívání dálnic a rychlostních silnic, připojování staveb k dálnicím a rychlostním silnicím, umístění pevné překážky na dálnici a rychlostní silnici
- zpracovává stanoviska a účastní se územních, stavebních a kolaudačních řízení staveb dálnic, rychlostních silnic a staveb souvisejících, rozhoduje o odvoláních proti rozhodnutí ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR a plní úkoly nadřízeného správního orgánu ve správním řízení prováděném ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia ČR

Náplň činnosti

- bezpečnostní materiál
- dopravní inženýrství
- zákon o obecní policii
- zákon o zbraních

(z www.mvcr.cz)

Několik otázek pro Mgr. Bačkouskou:

Co považujete za hlavní příčiny smrtelných nehod v obcích?

To, že řidiči nedodržují dopravní předpisy. Kdyby je dodržovali, tak by prostě k dopravním nehodám nedocházelo.

Myslíte si, že se v poslední době něco zlepšilo?

V některých obcích zcela určitě. Například v hlavním městě Praze dochází k poklesu počtu mrtvých v posledních asi dvou letech. Takže ty trendy, doufejme, se začínají otáčet.

Co je potřeba udělat pro zvýšení bezpečnosti v obcích?

Důležitá jsou dopravně inženýrská opatření, zvýšení dohledovosti a pak snad apelování na účastníky silničního provozu, aby dávali pozor.

Jak obce samy mohou přispět k zvýšení bezpečnosti?

Budu se opakovat, je to totéž. Dopravně inženýrská opatření, v případě, že mají zřízenou obecní policii tak preventivní akce obecní policie.

A kraje?

Já myslím, že větší roli tady má spíš stát. Kraje jako správci některých komunikací k tomu mohou těmi dopravně inženýrskými opatřeními také přispívat.

Způsoby komunikace MD ČR a bezpečnostní akce BESIP

Mgr. Ivana JELÍNKOVÁ, vedoucí tiskového oddělení MD ČR

Dovolte mi, abych vám představila hlavní aktivity Ministerstva dopravy v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Úvodem bych ráda představila dva hlavní dokumenty, ze kterých vycházíme. Jednak je to Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, v jejímž rámci v současné době probíhají aktualizace. Finální podoba bude předložena vládě na konci tohoto měsíce. Druhým strategickým dokumentem je takzvaný Dopravní čtyřlístek – je to propojení aktivit Ministerstva dopravy, Ministerstva vnitra, Policejního prezidia a předsedy vlády. Čtyři lístky tvoří kvalitní infrastruktura, prevence, represe a v neposlední řadě také legislativa.

Svoji prezentaci bych ráda rozdělila na dvě části: jednak bych vám představila hlavní aktivity samostatného oddělení Besip Ministerstva dopravy a v druhé části bych se věnovala naší nové bezpečnostní kampani Nemyslíš-zaplatíš.

Hlavní aktivity oddělení Besip pro rok 2008 vycházely ze statistiky nehodovosti a z ověřených postupů z roku 2007. Mezi hlavní projekty patří projekt The Action, Besip tour 2008, projekt Domluvme se, Besip team, dopravní výchova. Besip se účastní veletrhů a výstav, v září tohoto roku proběhl projekt Jízda pro život a v neposlední řadě zmíním také preventivní vlak Bezpečné železnice.

Projekt The Action je velice oblíbená multimedialní shou, která je zaměřena především na začínající řidiče. V roce 2008 se konalo celkem 75 představení, které pokrylo 25 měst České republiky, a tímto způsobem bylo osloveno přibližně 80 tisíc studentů středních škol. Projekt bude pokračovat i v roce 2009, opět je připraveno minimálně 75 představení. Projekt The Action je velice emotivní, vystupují v něm mj. přímí účastníci dopravních nehod, ať už jsou to záchranáři, hasič, dopravní policista, ale i účastník dopravní nehody – to znamená například mladá slečna, která při nehodě na motocyklu skončila na vozíčku. Vystupuje zde také matka, které se zabil syn na motocyklu. Více informací najdete na www.theaction.cz.

Neméně úspěšný je projekt Domluvme se. Letos se konal už 4. celostátní ročník této kampaně. Financuje ho, respektive hlavním partnerem je, oddělení Besip Ministerstva dopravy, záštitu nad ním převzal předseda Senátu ČR pan Přemysl Sobotka. Tento projekt je zaměřený především na prevenci alkoholu za volantem. Primárním cílem je přesvědčit mladé lidi, aby nesedali za volant, jestliže požili alkohol, sekundárním cílem je přesvědčit všechny lidi obecně, aby nesedali k řidiči, o kterém ví, že řídí pod vlivem alkoholu. Tento projekt se koná v rámci koncertů hudebních skupin, jako jsou Wanastowi Wjegy, Chinaski, a dvojkonzert kapely Divokej Bill a Tři sestry, kde vystupuje náš promotým. Zároveň funguje web www.domlummese.cz. Motto této kampaně je jednoduché, ale výstižné: jedete za zábavou, domluvte se předem, kdo bude řídit.

V letošním roce funguje také Besip team, který je zaměřen na prezentaci problematiky bezpečnosti silničního provozu, hlavně ve městech a obcích. Celkem se v letošním roce uskutečnilo 19 akcí, například Tempo Litoměřice 2008 nebo Bambiriáda v Praze. Další pokračování projektu je zajištěno také pro rok 2010 a opět fungují stránky www.besipteam.cz. Besip team působí zejména v těchto oblastech: používání zádržných systémů, tedy bezpečnostních pásů, dětských autosedaček, prevence požití alkoholu za volantem, bezpečné vzdálenosti, viditelnosti, používání cyklistických přileb a správného vybavení jízdního kola, k dispozici je správně vybavené jízdní kolo, autosedačka či simulátor nárazu.



Besip působí také v oblasti dopravní výchovy. Zde spolupracuje s regionálními pracovníky, kteří zajišťují dopravní výchovu na dětských dopravních hřištích, koordinují celostátní soutěž mladých cyklistů, dochází k distribuci různých balíčků pro první stupeň základních škol, je připraveno multimediální CD Bezpečně na cestách, probíhá podzimní soutěž pro žáky základních škol, připravuje se publikace Bezpečí dítěte v dopravě pro rodiče předškolních a školních dětí a je také připraven výukový materiál Křížovanky.

V září tohoto roku se uskutečnil projekt Jízda pro život, na kterém spolupracovalo oddělení Besip. Jednalo se o obrovskou mediální shou, která byla zaměřena hlavně na vzdělání a na prvky pasivní bezpečnosti. K dispozici bylo pět týmu, deset vozů, v 37 městech České republiky, tváří tohoto projektu byl oštěpař Jan Železný.

Ministerstvo dopravy a Besip, je dlouhodobým partnerem projektu Cesty městy. Jedná se o soutěž, která je zaměřena na bezpečnou infrastrukturu, na zklidňování dopravy a tak dále.

Na závěr bych zmínila preventivní vlak Bezpečné železnice, jehož cílem je prevence dopravních nehod na železničních přejezdech, úrazů elektrickým proudem až 25 000 voltů, cílová skupina jsou mladí lidé ve věku 13–19 let.

Teď bych ráda řekla pár slov o nové kampani ministerstva Nemyslíš-zaplatíš. Tato kampaň naplňuje novou komunikační strategii ministerstva, kterou jsme se nechali inspirovat zejména v anglosaských zemích, dále např. v Austrálii, na Novém Zélandu, a v dalších zemích. Hlavním cílem je snížit počet mrtvých na našich silnicích na polovinu stavu roku 2002 do konce roku 2010 – to znamená působit na všechny účast-



níky silničního provozu tak, aby si uvědomili odpovědnost, kterou mají nejen k sobě, ale i k ostatním účastníkům silničního provozu, aby dodržovali zákony a jezdili bezpečně. Hlavní záměr této kampaně je komunikovat reálnou tvář dopravní nehody, její tragické následky, vše, co to obnáší a komunikovat to velice emotivně.

Kampaň byla zahájena 1. 10. tohoto roku a potrvá do konce roku 2010. Slogan „nemyslíš-zaplatíš“ evokuje Dostojevského Zločin a trest. Jestliže nebudeme dodržovat zákon, jestliže se nebudeme chovat bezpečně na silnicích, musíme za to nést odpovědnost.

Kampaň je zaměřena na tři hlavní témata: rychlost a agresivní jízda, požívání alkoholu a psychotropních látek za volantem a zádržné systémy. Hlavní cílovou skupinou, na kterou jsme tuto kampaň zaměřili, jsou zejména mladí řidiči ve věku 18–25 let. Na ně je tato kampaň zaměřena přibližně ze 40 %. Ze 20 % je zaměřena na motocyklisty, po 10 % na cyklisty a chodce, profesionální řidiče a řidiče nad 25 let.

Snažili jsme se pokrýt veškeré možné komunikační kanály, s kampaní se můžete setkat jednak na televizních obrazovkách, jednak ji můžete slyšet v rozhlasu, plánované jsou také kinoreklamy, fungovaly a budou fungovat billboardy, jsou připraveny k výrobě speciální pouzdra na řidičské průkazy a na pokuty, budou se distribuovat reflexní materiály, vyvěšeny jsou plakáty na diskotékách, v klubech, na bezinkách, fungují samozřejmě internetové stránky www.nemyslis-zaplatis.cz a internetové bannery.

Na závěr bych ráda řekla ještě několik ohlasů, které zaznamenáváme: během září a října vidělo televizní spoty přes pět milionů lidí, web v říjnu navštívilo přibližně 41 000 návštěvníků, z toho bylo přibližně 33 000 unikátních návštěv. Máme obrovskou reakci ze stran veřejnosti, vesměs se jedná o velice kladné přijetí, piší nám lidé, kteří přišli při nehodě o své dítě, ozývají se dokonce Češi žijící v zahraničí.

Různé internetové portály nám nabízejí umístění našich internetových bannerů zdarma, také různé regionální televize chtějí zdarma vysílat naše spoty, monitorujeme žádosti o poskytnutí spotů například ze stran autoškol, policie, a podobně, kteří chtějí využít v rámci své výuky, seminářů. Pokud jde o sledovanost, ty starší spoty zhlédlo na 15 000 lidí, ty novější okolo 7 000 lidí.

To je ode mě vše, já vám děkuji za pozornost.

Mgr. Ivana JELÍNKOVÁ

V současné době působí jako vedoucí tiskového oddělení Ministerstva dopravy. Podílí se zejména na zabezpečení komunikace ministerstva s odbornou i laickou veřejností (public relations) a tvorbě komunikační strategie MD, vč. všech aktivit s tím souvisejících (příprava tiskových zpráv, podkladů a materiálů pro komunikaci/ konference, organizování tiskových konferencí a realizace vysvětlujících kampaní apod.). Ze známých projektů spolupracuje např. na realizaci kampaně „Nemyslíš-zaplatíš“ zaměřené na bezpečnost silničního provozu.

Několik otázek pro Ministerstvo dopravy:

Co považujete za hlavní příčiny smrtelných nehod v obcích?

Mezi hlavní příčiny dopravních nehod v obcích patří bezesporu rychlost a její nepřizpůsobení dopravně technickým podmínkám vozovky, dále pak je to nevěnování se řízení vozidla a z toho plynoucí nepozornost a bezohledná jízda ve vztahu k chodcům.

Co se v poslední době zlepšilo?

Ke zlepšení situace přispívá nejen instalace nových kamerových systémů, ale i mnohé aktivity v oblasti bezpečné infrastruktury. Zlepšilo se zejména rychlostní chování v obcích, ale

také mimo obec. Začíná se pozitivně projevovat dopad bodového systému na chování řidičů zejména těch, kteří již nějaký bod obdrželi. Lze předpokládat kladný dopad postupného zavádění nástrojů evropské směrnice zaměřené na infrastrukturu.

Co je potřeba dělat pro zvýšení silniční bezpečnosti v obcích?

Ještě důsledněji sledovat rychlostní chování se zaměřením na vymahatelnost přestupků, provést revizi dopravního značení se zaměřením na smysluplnou úpravu rychlostních limitů nahoru i dolů, používání nástrojů směrnice infrastruktura atd.

Jak mohou obce pozitivně ovlivňovat silniční bezpečnost?

Plněním opatření uvedených v NSBSP – viz níže.

A jak mohou pozitivně ovlivňovat silniční bezpečnost kraje?

Kraje by měly především vycházet z Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, která jim ukládá plnění množství opatření majících výrazný vliv na zvýšení bezpečnosti silničního provozu v regionech. Tento strategický materiál byl revidován a aktualizován i za přímé spolupráce se zástupci krajů. Dalším důležitým krokem v této oblasti je i nutnost rozpracování Národní strategie bezpečnosti silničního provozu do jednotlivých akčních plánů, které umožní stanovit a plnit konkrétní cíle a opatření v jednotlivých obcích.

Rezervy v prevenci dopravních nehod

doc. Ing. Jindřich ŠACHL, CSc., vedoucí ústavu,

Ústav soudního znalectví v dopravě (Fakulty dopravní, ČVUT v Praze)

Dobrý den, dámy a pánové,

od okamžiku, kdy lze pohledem rozpoznat, že se dopravní situace vyvíjí v situaci kritickou, uplyne obvykle do nárazu doba jen okolo dvou sekund. Trvání delší než tři sekundy bývá výjimečné, a tak zabránit dopravním nehodám lze jenom prevencí. Ta je možná

- úpravou komunikací
- legislativou
- osvětou.

Ukažme si příklady pro každou z uvedených tří oblastí, začněme s jednoduchými, levnými úpravami komunikací.

Nedání přednosti v jízdě je nejčastější příčina dopravních nehod, má ale samo o sobě nějaké příčiny. Tedy je v podstatě důsledkem něčeho. První a nejčastější příčinou je, že řidič nevěděl, že má přednost dát. Každý z nás jede po každém místě komunikace jednou v životě poprvé, jednou v životě podruhé, a jednou v životě potřetí. Teprve pak se může předpokládat, že to tam trochu zná. Budete se mnou možná souhlasit, že značky „Dej přednost v jízdě“ jsou stejně důležité jako dopravní signály zelená a červená. Semaforey umísťujeme jako opakovací nad vozovku, protože jejich umísťování vpravo od komunikace postačovalo pouze v dobách, kdy komunikace měly pro každý směr jenom jeden jízdni pruh, ale životně důležité značky prikazující dát přednost v jízdě necháváme pořád jen „při zemi“, nad vozovku je nedáváme. Přitom „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“ (Technické podmínky TP 65) to umožňují už dávno. My však nad vozovku umísťujeme jenom ty značky, které upravují řazení do jízdni pruhů, a tak řidič ví, do kterého pruhu se má zařadit, ale uniká mu, že tam měl dát přednost v jízdě. Podívejte se: v Maďarsku a v Německu se znač-

ky „Dej přednost v jízdě“ umísťují jako opakovací i nad vozovku. Kdysi – okolo roku 1990 – v jednom případě tak byly umístěny i v Praze, a to na křižovatce Černokostecká-Průmyslová, která byla z hlediska nedání přednosti v jízdě absolutně nejnehodovější. Nehodovost tam potom klesla téměř na nulu. Jenomže v době té skvělé úpravy už bylo schváleno, že křižovatka bude přestavěna na mimoúrovňovou, takže už to zase nikde nemáme. Apeluji na vás, pokud máte ve své pravomoci možnost takto jednoduše – téměř zadarmo – jenom namontovat značky „Dej přednost v jízdě“ na připravené portály a výložníky SSZ nad vozovku, prosím, udělejte to. Jinak nebudeme věrohodní, že to s bezpečností provozu myslíme vážně.

Odedávna máme v seznamu dopravních značek značky A3 „Křižovatka“, ale budete se mnou asi souhlasit, že nikde nejsou použity. Němci je umísťují tam, kde se má připomenout přednost zprava. Také toto by stačilo od Němců „okopírovat“ – patent na to určitě nemají.

Jsme lidé omylní, potřebujeme komunikace, které nebudou trestat naše přehlédnutí a chyby smrtí. Někdy vybočí z komunikace ten, kdo uhýbal agresivnímu protijedoucímu. Je to problematika pevných překážek v okolí komunikací. Velkoplošné dopravní značky a reklamní panely musejí odolávat tlaku větru, jejich nosné konstrukce je však možno upravit tak, aby tlaku větru odolávaly, ale aby přitom nebyly agresivní při nárazu vozidla – řešením jsou příhradové konstrukce namísto sloupů z masivních válcovaných profilů „I“. Tady vidíte reklamní tabuli umístěnou u dálnice D5 v místě, kde strom by se určitě zasadit nesměl... Dále vidíte fotografii z dálnice D1 ve směru z Brna do Prahy. Na začátku levotočivé zatáčky je billboard, pod nímž na zemi v trávě leží ohnutý a zkroucený masivní I-profil. Určitě se tam někdo zabil – ale billboard byl vztyčen znovu. To byly ukázky k prevenci úpravou komunikací.

Pojďme k možnostem prevence cestou legislativní.

Položím vám kontrolní otázku: je předjíždění na křižovatkách zakázáno, nebo povoleno? Ti, kdo si myslí, že je zakázáno, mají pravdu, avšak ti, kteří si pomyslí, že zakázáno není, mají pravdu také. Je totiž stanoveno, že „předjíždění je zakázáno (mimo jiné) na křižovatce a v těsné blízkosti před ní“ – kdyby za tímto ustanovením byla tečka, bylo by to OK – je tam však středník a dovětek, že „tento zákaz neplatí pro řidiče jedoucího po hlavní pozemní komunikaci a na křižovatce s řízeným provozem při signálu volno“. Předjíždění a odbočování jsou vzájemně kolizní manévry, při nichž dochází k obzvláště těžkým následkům když ten, kdo předjíždí kolonu vozidel ze třetí či páté pozice, naráží plnou rychlostí na vozidlo odbočující nízkou rychlostí na první pozici kolony před kamionem, který za ním na druhé pozici zpomalil. Uvažte sami, jak často předjíždíte na křižovatkách a jak často tam vidíte předjíždět jiné? Nejspíše ne příliš často. Kdy se tedy na křižovatkách předjíždí? Tehdy, kdy těch několik vozidel, řekněme přede mnou, najednou zpomalí. Pak já dám blinkr a plný plyn a řítím se do prostoru, o němž nemám přehled, proč tam ke zpomalení došlo... Ukáži vám výstřižek z článku, který kdysi vyšel v časopise Týden. Byl nazván „Odbočí jen sebevrah“ a poukázal na silnici první třídy od Hradce Králové do Náchoda, jež je relativně úzká tak, že na křižovatkách nelze zřídit odbočovací pruhy uprostřed. A právě tam často vzniká zmíněná typická nehodová situace – ale ne jenom tato, ale i následující:

Vezměme si situaci na pravidelné křižovatce, kdy zprava z vedlejší komunikace najíždí řidič chystající se odbočit doleva na hlavní silnici. Po ní zleva přijíždí relativně pomalu kamion, před jehož příjezdem dle správného odhadu by bylo možno z vedlejší silnice bezpečně najet na hlavní silnici – jenže za kamionem po jeho levé straně se skrývá předjíždějící osobní automobil jedoucí zhruba dvojnásobnou rychlostí, takže je stále v zákrytu za tím kamionem. Velice, extrémně nebezpečná situace! A tak se ptám: opravdu potřebujeme tak nezbytně zachovat možnost předjíždění na křižovatkách, aby to stálo za ty zabitě? Pokud nám vlastně ve skutečnosti na těch zabitých moc nezáleží, tak ale s nehodami z předjíždění na křižovatkách má neřešitelné problémy justice, protože ani po řadě znaleckých posudků nelze rozhodnout, kdo to vlastně zavinil, a soudní spory se vlečou i sedm let. Jestli z pravidel provozu na pozemních komunikacích vypustíme jen ten dovětek, že „to neplatí při řízení na hlavní silnici a na zelenou“, tak nám poděkuje především justice.

Přejděme k prevenci osvětou.

Představme si situaci, kdy jedou vedle sebe dva osobní automobily stejné, stejně zatížené, rychlostí padesát kilometrů v hodině. Vyskytne se před nimi nějaká překážka. Jeden řidič začne brzdít tak, že intenzivním brzděním zastaví bezkolizně těsně před tou překážkou. Ten druhý začne brzdít o něco později, a do překážky narazí rychlostí 20 km/h. To jsou takové ty typické rány v městském provozu. Zkuste odhadnout, o jaký časový interval se ten druhý se začátkem brzdění opozdil. Správná odpověď je: „O dvě desetiny sekundy.“ Zdá-li se vám to neuvěřitelné, zde je jednoduché odvození: Tomu druhému řidiči chyběly do bezkolizního zastavení (z rychlosti 20 km/h) necelé tři metry. Kdyby ta překážka byla o tři metry dál, tak by byl před ní zastavil. S polohou překážky ale nemohl nic udělat, a tak by byl potřeboval posunout celý proces brzdění o ty nešťastné tři metry dozadu, ne však při rychlosti dvacet, ale při rychlosti padesát – a to jsou ty dvě desetiny sekundy otálení se začátkem brzdění. Jak to bude při rychlosti devadesát? Zase budou chybět ty necelé tři metry, ale tam už to představuje otálení jenom jednu desetinu sekundy, a při rychlosti 130 km/h už je to jenom sedm setin sekundy. Já tím nenabádám, abyste okamžitě intenzivně brzdili, kdykoliv před vozidlem začne něco dít, to byste brzy přišli o brzdové destičky a riskovali náraz zezadu, ale alespoň si připravte nohu nad pedál a nehleďte na tu situaci jako na televizi.

Další příklad málo známých souvislostí: Když se zeptám na přiměřenou rychlost, řeknete nejspíše správně, že „řidič smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled“. Ale platí to takto i na úzkých vozovkách, které vedou například k chatovým osadám? Tam by řidič měl jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit na polovině délky, na kterou má rozhled – protože tu druhou polovinu je třeba ponechat protijedoucímu vozidlu, když lze přece předvídat, že protijedoucí vozidlo se může vyskytnout, a že na úzké vozovce nebude možné vzájemné míjení běžnou provozní rychlostí.

S radami řidičům je to jako s radami dětem. Těm přece neříkáte jenom: „Dávej na sebe pozor!“. To je sice dobré, ale bylo by to málo. Dětem určitě také říkáte, že nemají sahat na cizího psa, na horkou plotnu a podobně. Stejně tak podle mého názoru nestačí jenom ukazovat rozbitá auta a nabádat lidi: „Jezděte a chodte opatrně, dodržujte předpisy“. Důležitější je dávat i řidičům a chodcům konkrétní rady, aby se nepoučovali jenom z vlastních omylů, ale z nehod, jež se přihodily dříve a jiným.

Okolo kabin nákladních automobilů je prostor, kam řidič ze svého místa nemůže vidět. Například: kolona několika osobních automobilů zastaví před křižovatkou a za nimi nákladák. Takové situace využije chodec, aby prošel úzkou mezerou mezi zádi posledního osobního auta a předí nákladního, když v tom okamžiku se auta rozjedou. Pokud se chodec nestačí vrátit, bývá poražen a přejet, neboť řidič jej nemohl vidět. Už jsem řešil dvě takové nehody, kdy potom staré ženě byly amputovány nohy, jedna z nich zakrátko zemřela. Je třeba ukázat chodcům, že taková situace existuje a hrozí, protože po řidiči nákladního vozidla nelze požadovat, aby se při každém rozjezdu odpoutal z bezpečnostního pásu, naklonil se nad volant k čelnímu sklu a zkoumal, zda těsně před předí někdo není. Vedle kabiny nákladního automobilu se může skrýt i cyklista nebo motocyklista.

Chodec většinou dokáže správně odhadnout, že před přijíždějícím vozidlem dokáže přejít nebo přeběhnout. Jestliže ale řidič současně přejede z pruhu do pruhu, prostě proto, že tak potřebuje být před další křižovatkou zařazen, anebo že se chce chodci vyhýbat, může chodci zkomplikovat situaci natolik, že toto je jedna z častých příčin střetů s chodci.

Z mnoha témat prevence nehod osvětou se ještě podíváme na záludnost pravého předního sloupku karoserie automobilu – to je zdánlivě maličká překážka, která trochu cloní výhled... Například šest stupňů. Směr osy tohoto slepého sektoru, jenž je dán polohou očí řidiče a polohou pravého předního sloupku, si vozidlo nese pořád s sebou. Představme si situaci, kdy ke zcela přehledné křižovatce (je tam posečeno obilí a žádné překážky v rozhledu) pojedou dvě vozidla rychlostmi, jejichž vzájemný poměr je právě roven tangente úhlu směru osy slepého sektoru, který je z pohledu řidiče na vedlejší silnici zakryt – v takové situaci se

může v slepém sektoru skrýt dokonce celý autobus ještě do vzdálenosti 17 metrů před úrovní vozovky hlavní silnice. Co s tím? Jedině poradit řidičům, aby se, když přijíždí ke křižovatce, předklonili na sedadle, čímž zahýbou s celým slepým sektorem a získají možnost uvidět vozidlo přijíždějící po hlavní silnici.

Děkuji za pozornost.

Doc. Ing. Jindřich ŠACHL, CSc.

Vedoucí Ústavu soudního znaleství v dopravě Fakulty dopravní ČVUT. Profesionální kariéra: Vědecký pracovník Výzkumného ústavu dopravního, oblast silnic a letištních ploch (do roku 1976), věd. prac. Ústavu teoretické a aplikované mechaniky ČSAV, odd. dynamiky (do roku 1992), soudní znalec (od roku 1976), vedoucí znaleckého ústavu ADN-Konzult (od roku 1992), vysokoškolský učitel (od roku 1996). Vyučuje Analýzu silničních nehod a Prevenci silničních nehod. Zakládající člen (od r. 1992) Komory soudních znalců ČR.

Několik otázek pro docenta Jindřicha Šachla:

Co považujete za hlavní příčiny smrtelných nehod v obcích?

O tom, zda to bude nehoda smrtelná, nebo „jenom“ se zraněním, rozhoduje obvykle jednak rychlost, ale také náhoda.

Myslíte si, že má velkou roli při autonehodách náhoda?

Ano, náhoda hraje svoji roli zejména v míře následků. Bývá totiž opravdu věcí náhody, kterou částí těla se člověk uhodí a o co se uhodí, jestli o hranu či plochu, zda náraz je jenom jeden. Chodec při střetu s vozidlem obvykle utrpí nárazy dva: nejprve náraz vozidla, potom pád na vozovku, případně ještě třetí, kdy je odhozen a narazí na další objekt. Tedy míra následků je hodně dílem náhody. Při právním posouzení se přihlíží k míře následků.

Myslíte si, že se poslední dobou chování řidičů zlepšilo?

Včera jsem poslouchal přednášku o psychologii davu, o agresivitě davu. Zaznělo tam, že čím víc je lidí v určitém prostoru, tím se zmenšují vzájemné odstupy, narůstá nervozita. Myslím, že to platí i na silnicích. Jestliže masivně přibýlo počtu vozidel, tak lidé mají tendenci se více prosazovat. Musím přiznat, že mě také nenechává úplně chladným situace, kdy je problém se protlačit do nějakého pruhu. Tedy spolupůsobící příčinu – možná trochu skrytou – bych viděl v přibývání počtu vozidel, a pak ovšem také v mentalitě národa.

Co je potřeba udělat pro zvýšení bezpečnosti v obcích?

Pro zvýšení bezpečnosti v obcích jsou dvě cesty. Vidím velkou rezervu v prevenci osvětou, kdy by lidé měli ve sdělovacích prostředcích vídat ty typické, ale málo známé příčiny nehod. Dále je to zklidňování provozu a to je oblast, která je už určitě dobře prozkoumaná. Je to řada různých opatření: zužování jízdních pruhů, vysazené chodníkové plochy u přechodů pro chodce, dělicí ostrůvky, šikany na vjezdu do obce a případně i znovu v obci... Centrum dopravního výzkumu (viz www.cdv.cz) k tomu vydalo velice fundované názorné publikace, jde jen o to je využívat.

Zmínil jste způsoby zklidňování dopravy. Které byste doporučil starostům, ať už z hlediska efektivity nebo nízkých nákladů?

Z hlediska efektivity bych doporučil asi všechny. Svým studentům radím: kdybyste se stali projektanty a měli byste upravit komunikace v obci tak, aby se snížila nehodo-

vost, vezměte k ruce publikace CDV, prolistujte je a uvažte nad každou metodou, zda by se v daném místě dala uplatnit, nebo ne. Některá opatření jsou relativně jednoduchá a levná.

Na konferenci jste říkal, že všechno má své nevýhody, mohou mít i tyto jednotlivé způsoby zklidňování dopravy nějaké nevýhody?

U zklidňování dopravy budou asi převažovat výhody. Na umístování značek „Dej přednost v jízdě“ nad vozovkou bych nevýhodu najít nedokázal – úsměv. Ale třeba zmenšení počtu přechodů pro chodce tak, aby nebyly na obou stranách křižovatky, ale jenom na jednom, přispěje kladně z hlediska provozu a snad i bezpečnosti, ale určitě se najdou lidé, kteří budou hrdat, že mají delší cestu a že oni byli zvyklí chodit tudy, a někdo jim ten přechod přemístil jinam... S úpravami v obcích souvisí také úprava parkování. Tady zase může být subjektivní nevýhoda, že někdo musí parkovat jinde, nebo že je méně parkovacích míst, jsou hůře dosažitelná... Takže místo od místa to nějaké nevýhody může mít, ale z hlediska bezpečnosti je to určitě pozitivní.

Kdy se vlastně u nás ty způsoby zklidňování začaly objevovat?

Není to tak dávno. Se znalostí věcí u nás asi před deseti či patnácti lety, v Německu asi od roku 1985.

Co mohou obce samy udělat pro lepší bezpečnost na svých silnicích?

Jednak jsou to úpravy komunikace, aby tam řidiči nemohli jet rychle, dále upozornění, že v obci je radar, případně tam dát takový ten upozorňující radar, který ukazuje řidičům, jakou jedou rychlostí. Těch metod je celá řada, některé působí podvědomě psychologicky, některé působí donucujícím efektem tak, že tam řidič prostě nemůže jet rychle.

Doporučená literatura k tématu:

- Zák.č.361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích
- Vyhl.MDS 30/2001 Sb. kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na poz. kom.
- Zákon č.12/1997 Sb. o bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích
- Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Vyhláška MDS č.104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
- Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích. TP 65 CDV MD ČR a MV ČR 1995.
- Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích. TP 133 CDV MDS ČR 2001
- Zásady pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích. TP 66 CDV MDS MV 1996
- Zásady pro orientační- (TP 100), pro informačně orientační značení na pozemních komunikacích (TP 117) a pro orientační značení na cyklistických trasách na pozemních komunikacích (TP 108) CDV MDS, MV 1999
- Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení silničního provozu. TP 81 MD ČR 1996
- Úvod do problematiky identifikace a řešení míst častých dopravních nehod. CDV 2001
- Metodika identifikace a řešení míst častých dopravních nehod. CDV 2001
- Zásady bezpečného utváření pozemních komunikací. CDV 2001
- Navrhování obytných zón. TP 103
- Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích TP 132
- Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích. TP 135
- Zpomalovací prahy. TP 85
- Nehodové lokality – příklady sanačních opatření a jejich účinnosti. CDV 1999
- Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi. TP 145
- Moderní úpravy komunikací ve městech a obcích. CDV 2004
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

Tisková konference, diskuze

Robert Šťastný, AZOS CZ: Mám otázku na Ministerstvo vnitra, která se týká nově zavedené povinnosti městské policie označit místo měření rychlosti dopravní značkou. Jenom bych chtěl komentovat, že mi to připadá stejné, jako kdyby dopravní podnik byl povinen předem informovat o příchodu revizora, aby ti, kteří nemají lístek, mohli včas vystoupit. Proč potom máme měřit rychlost, když na to řidiče předem upozorníme a oni budou nebezpeční za tím úsekem? Otázkou je, zda bude nějaký prováděcí předpis. Předpokládám, že asi nebude, protože není potřeba. Potom si ale myslím, že pro starosty a šéfy městských policií v podstatě stačí, že značka bude na začátku a na konci obce, čímž se zákon neporuší a bude to mít i preventivní smysl, případně informační význam. Má otázka je, jestli se nemýlím?

Mgr. Milena Bačková: Je tam napsáno, že to musí být označeno přenosnou dopravní značkou. Není tam napsáno, že by to mělo být pouze v té chvíli, kdy to měření probíhá, takže si myslím, že Vaše úvaha je naprosto legitimní a z mého pohledu obcím rozhodně nebudeme bránit, aby si označily celý intravilán obce těmito přenosnými značkami. Teď ten zákon půjde do Senátu, tak uvidíme, jestli novela projde i Senátem, bude podepsána panem prezidentem. Takže prováděcí předpis se nechystá, nemáme k němu zákonné zmocnění, abychom ho vydali.

Martin Komárek, komentátor MF Dnes: Chtěl bych se zeptat pana Šachla. Zaujalo mě to předjíždění na křižovatce. Proč si myslíte, že zákaz (předjíždění v křižovatce na hlavní silnici, pozn. red.) ještě není v zákoně a pokusil se to někdo změnit?

Doc. Jiří Šachl: Pokud vím, tak proběhla kampaň, kdy Ministerstvo dopravy zřídilo komisi expertů k úpravě zákona č. 361/2000 Sb. Tam byly projednány řady návrhů, s nimi i tento. Já jenom doufám, že bude akceptován. Tou komisí myslím akceptován byl, mělo to příznivý ohlas, takže teď jde jenom o to, aby byli adekvátně o této problematice informováni poslanci, kteří o tom budou rozhodovat, aby nedali přednost možnosti na křižovatkách předjíždět před životem.

Starosta Loun Jan Kerner: Mě trápí přecházení chodců na přechodech. Mám za to, že zákon ho ošetřuje naprosto jasně. Chodec, který zřejmě hodlá přejít, má přednost. Bohužel se často setkávám s relativizací chodeckého práva, ale přitom jeho přednost není o nic menší, než přednost řidiče, který jede na zelenou. Přednost chodce je podle mě stejně absolutní, jako když tu zelenou má. Když pouštím chodce, tak mi děkují. Myslím, že není normální, když stojím na červenou a pouštím někoho, kdo jede na zelenou, aby mi děkoval. Zkrátka v tomhle máme ještě veliký kus cesty k ujití. Zkoušeli jsme dopravní akce městské policie a české policie na chytání řidičů, kteří nepouštějí chodce. Chodec často stojí na okraji vozovky a neodvází se tam vstoupit. Podle mě vozidlo, které nezastaví, se už v tu chvíli dopustilo přestupku. Nicméně při všech akcích, které trvaly v souhrnu asi šest nebo sedm hodin, nebyl zjištěn ani jeden přestupek tohoto typu. To jenom potvrzuje moji teorii, že policii se do toho nechce. Možná to vnímám trochu jinak. Chci se ale zeptat, jestli máte nějaké statistiky o počtu dopravních přestupků, které spočívají v tom, že řidič nepustil chodce přejít, ačkoliv on zřejmě přejít hodlal?

Mgr. Milena Bačková: Co se týče statistik, ty nejsou takhle podrobné, není to podle jednotlivých skutkových podstat, takže vám bohužel neodpovím.

Plk. Leoš Tržil: Z hlediska statistik bych navázal na kolegyni. Statistik, které se sledují, už je tolik, že přidávání dalších položek by nám zase zúžilo časový prostor. Nicméně co se týká přechodů pro chodce, je vyhlášená akce ze strany policie na dohled nad přechody pro chodce, s důrazem na to, jak je přednost dáována přechodům pro chodce u základních škol, především dětem. Jedna věc je dohled nad přechody pro chodce, druhá věc jsou potom dopravně inženýrská opatření. Takže na druhou stranu je řada míst po České republice, kde je přechod pro chodce přes čtyři jízdní pruhy a tam má procházet dítě. To je potom otázka vyčlenění finančních prostředků na zajištění bezpečnějšího přecházení a na zklidnění dopravy. Můžu říct z vlastní zkušenosti, protože mám na starosti dopravní komisi u nás v Lednici, ta dopravně inženýrská opatření mnohdy nejsou tak nákladná. Problém je, že v řadě případů narazíte na správce komunikací, který se vám bude vymlouvat na zimní údržbu silnic. Ale mohu vám říct, že oni si s tou zimní údržbou poradí.

Doc. Jindřich Šachl: K téhle problematice bych chtěl dodat jednu věc. Represe je nepochybně účinná. Ale když se zamyslím sám nad sebou, například přicházím k zastávce tramvaje, stojím na chodníku u přechodu a bavím se s lidmi, se kterými jsme přišel. Teprve pak si uvědomím, že bychom měli jít od přechodu, protože ti řidiči nevědí, jestli chci přecházet, nebo ne. Upozorněme na to veřejnost, protože takto se chová řada lidí, a v tom zákoně stojí, který hodlá přejít ten přechod. To musí být zjevné.

Starosta Moravských Budějovic Vlastimil Bařinka: Já bych chtěl komentovat to označení cedulemi (měřených úseků, pozn. red.). My přece nechceme vybírat peníze pro městskou kasu. My chceme těmi radary poukázat na to, aby řidiči jezdili bezpečně – a nejenom ve městě Moravské Budějovice, ale ve všech obcích. Pokud tam ty cedule dáme, sice nic nevybereme, ale přes naše město se bude jezdit bezpečně. Jsem ale zvědavý, jak se bude jezdit přes Znojmo, Moravský Krumlov a další, pokud to tam nedají. Druhá věc: my jsme tam sice dali ty radary, ale nastavili jsme je na 65 km. Takže jak nás někteří novináři napadali, že buzerujeme řidiče, není to tak. Denně přejede přes město Moravské Budějovice zhruba 24 000 aut, z toho když jsme měli zkušební provoz, 80 % řidičů porušilo předpisy. Za pět měsíců jsme chytli 59 000 přestupkářů. A když u nás teď udělali kontrolní měření, nechytli ani jednoho řidiče, protože se u nás jezdí v pořádku. Bohužel naši zákonodárci to převedli do jiné dimenze, protože oni si myslí, že chceme jen vybírat peníze.

Mgr. Milena Bačková: Já opravdu můžu říct, že ministerstvo vnitra v žádném případě nenavrhovalo toto označení cedulemi. Mám naprosto stejný názor jako vy, prostě máme takový právní řád, že poslanci můžou vznášet své poslanceké iniciativy a takhle je prosadit. Prostě to tak prošlo. Velmi často se mluvilo o tom, že policie má radary, aby sama na sebe vydělala. To je naprostý nesmysl. Z celkového nákladu na chod obecních policíí to, co oni „vydělají“ na pokutách, je maximálně 10–12 %, takže mluvit o nějaké výdělečné činnosti je prostě urážka jejich práce. A hlavně tady se zapomíná na to, že neplatí pokutu slušní občané „buzerovaní“ policíí, ale tady platí pokutu lidé, kteří překračují rychlost a v Moravských Budějovicích třeba o 15 km. Takže to si myslím, že není důvod nijak s nimi soucítit.

Zástupce města Přerov: Já položím otázku na Ministerstvo dopravy. Na jedné straně je obrovský boj proti rychlosti, bezohlednosti, na druhé straně vyjádření pana ministra, že městská policie buzeruje lidi tím, že měří rychlost a měl by to dělat někdo jiný. Takže asi by bylo dobré, kdyby to nechal na vás jako na PR. To je jedna věc. Druhá věc – chci se zeptat pana plukovníka Tržila: ona ta rychlost a dopravní přestupky nesouvisí jenom s tím, že se jede rychle, ale vychází třeba i z toho, že v obcích jsou špatně zaparkovaná vozidla, na křižovatkách, na přechodech, před přechody a znemožňují provoz jako takový. Tím pádem řidiči

nabírají zpoždění a potom to dohánějí tím, že jednou rychle a bezohledně. Když jsem se bavil s některými vysokými úředníky na Ministerstvu vnitra, proč tedy policie neřeší tuhle záležitost, řekli, že si to automaticky bere městská policie. A ti to neřeší prý proto, že nemají botičky a že je nebudou dávat. Další řešení je klasické předvolání k podání vysvětlení. To je ale neefektivní, takže prostě se to neřeší. Chci se zeptat, jestli máte v plánu toto v blízké budoucnosti brát v potaz?

Plk. Leoš Tržil: Policie má botičky. Neříkám, že jich je hodně, nicméně je to otázka jiná. Jestliže vozidlo tvoří překážku silničnímu provozu, tak se ptám, jestli je vhodné přiklást botičku, nebo zajistit odtažení. A tady narážím na jiný problém. Je tam správce komunikace a já neznám jediného správce komunikace, který by byl schopen mně to auto odtáhnout. Co se týká činnosti dopravní policie ve vztahu k tomuto, je tady jedna věc – je potřeba snížit následky při dopravních nehodách, protože nárůst, ke kterému došlo v dopravě cca od roku 1994, vyžaduje vyšší intenzitu zaměření činnosti jednotlivých složek, jednotlivých orgánů, nad dohledem nad silničním provozem. Problém je v tom, že ty největší následky nejsou v obcích. Čili musíme rozlišovat výkon v obcích zaměřený na problémy, které tam jsou, a výkon mimo obce, kde chceme eliminovat následky dopravních nehod, a tam je teď otázka součinnosti s vámi a dojednání si jakýchsi kompetencí, kdo, co a jak bude řešit, vyjasnit si pravidla. Momentálně nemáme takovou kapacitu, abychom zajistili celou tu škálu činností, která je potřeba, ale toto je jedna z činností, kterou vám zákon umožňuje.

Starosta Jablonného nad Orlicí Miroslav Wágner: Naše město má 3 000 obyvatel, prochází jím silnice první třídy. Samozřejmě při takovém rozpočtu, jaký máme, nemáme možnost řídit ji městskou policií. Řešíme to veřejně-právní smlouvou se sousedními městy. Případný výtěžek jde do pokladny té obce. Pokud jde o přestupky, co se týká rychlosti, ty přestaly být měřeny, protože to té pokladně nepřinášelo dostatečný přínos. Jaká je v současné době úloha Policie České republiky? Vše se přenáší na obce. Já pokud mám připomínku, že do našeho města se vjíždí nepřiměřenou rychlostí, je mi řečeno, že dopravní policie je přetížena, protože se měří na těch významnějších tazích a je tam prokazatelně vyšší nehodovost. Naposledy přes mnohé připomínky jsme měli měření republikovou policií někdy na jaře v dubnu a tím to skončilo. Samozřejmě reakce je taková: chcete snížit rychlost, pořídte si radary na vaše náklady. Já si myslím, že větší prevence by byla, kdyby bylo policii na těch komunikacích vidět.

Plk. Leoš Tržil: Já bych na to reagoval jednou věcí. Není možné v každé obci měřit od rána do večera, to si myslím, že uznáte. Jsem zastáncem jednoho: rychlost my vám změříme, zjistíme, jaký je stav, ale bavme se potom o dopravně-inženýrských opatřeních. Můžu vám říct zase z vlastních zkušeností, že existuje firma, která vyrábí zpomalovací čočky. Kdo pojedete do Lednice, jsou umístěny na třech místech, dělají se pro konstrukční rychlost 50 km/h, což pro vjezd do obce je ideální záležitost. Můžu vám říct, že tam, kde jsou na vjezdu instalované, je pokoj. Samozřejmě tím se nezabývám toho dohledu. Přítomnost jako taková je potřeba, ale nemůžeme být ve všech obcích České republiky.

Je možné takové opatření čočkami provést na silnici 1. třídy?

První, kdo bude nadávat, jsou správci komunikací. Ale znovu říkám, já nevidím rozdíl mezi silnicí první třídy a silnicí třetí třídy z jediné prosté věci. Kolikrát totiž ta jednička je horší než ta trojka. Takže samozřejmě bude se řešit, jaká je tam intenzita provozu, jaká dopravně-inženýrská opatření by tam mohla být, ale na 99 % bude odpověď správce komunikace, že by jim to vadilo při zimní údržbě. Tak ať si správce komunikace na ty radličky dozadu dá kovové bříty a vadit jim to určitě nebude.

Doc. Jindřich Šachl: Já bych se připojil k apelu na dopravně-inženýrská opatření. Některá jsou relativně jednoduchá. Nejsou to jen zpomalovací prahy, ale vytvoření jakési šikany, kdy řidič nemůže vjet nedovolenou rychlostí. Ono je to také věcí mentality. Já říkám: pokud nějaká činnost je zakázaná nebo nebezpečná, tak většině Američanů stačí doporučit, aby to nedělali. Většině Němců to stačí zakázat, ale mnohým Čechům to musíte znemožnit. Ne všechno jde znemožnit, ale ta šikana při vjezdu do obce se velice osvědčuje a opravdu vede ke snížení rychlosti.

II. odborný panel: **NEHODOVOST A DOHLED NAD DODRŽOVÁNÍM PRAVIDEL SILNIČNÍHO PROVOZU VE MĚSTECH**

Součinnost státní policie při činnosti městské policie – konkrétní řešení

Plk. Ing. Leoš TRŽIL, ředitel služby dopravní policie, Policejní prezidium ČR

Poznámky z vystoupení

Součinnost státní a městské policie je téma, které se bude určitě vyvíjet, a to v návaznosti na novelu Zákona o Policii.

Smyslem součinnosti a spolupráce Policie České republiky obecně by měl být společný zájem o zlepšení celkového stavu společnosti v oblastech veřejného života. To je základní podmínkou pro správné fungování mezi námi navzájem.

Od 1. ledna vstoupí v účinnost zákon 273/2008 Sb., to je zákon o policii, a v § 16 je mj. uvedeno: Spolupráce s obcemi: nová právní úprava, kterou se zabezpečí společný postup při zabezpečování místních záležitostí veřejného pořádku mezi Policií České republiky a orgány měst a obcí.

Co se týká součinnosti, mluví se o vzájemné spolupráci, čili součinnost je široce definovaný pojem.

Nicméně předpokládá jednu věc: § 16 mluví o tzv. koordinačních dohodách, přičemž v těchto koordinačních dohodách by mělo být zakotveno, jakým způsobem bude navzájem fungovat vazba mezi Policií České republiky, obecními, městskými úřady, resp. samosprávou.

Při tvorbě dohod bude záležet na místních podmínkách, v návaznosti na projednání s příslušnými vedoucími nebo řediteli nových krajských ředitelství, případně s vedoucími územních odborů, které budou fungovat v rámci reformy policie.

Dohody by měly být zaměřené i na různé oblasti; mezi nimi i na problematiku zajišťování veřejného pořádku a dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu. Jedním z prvků, který by tam mohl být, je dohoda, stanovení si podmínek pro spolupráci ze strany městské policie.

To znamená stanovení si vlastních úkolů a nástrojů pro spolupráci a možná to bude i o jakési spoluzodpovědnosti za vývoj v jednotlivých obcích.

Samozřejmě záležitostí je dodržování rychlostních limitů. Se zástupci městských policií o tom probíhá diskuse. Je důležité, aby se měřilo tam, kde je to potřeba. Dopravní inspektoři vám svým způsobem budou nápomocny k určování míst. Nebude to tak, že tady budete měřit a hotovo. Tam by mělo dojít k vzájemné dohodě, vytipování těch míst tak, aby to měření mělo kvalitní účinek.

Další věcí, která by mohla být součástí dohod, a kde lze součinnost uplatnit, jsou různé dopravně bezpečnostní akce.

Spolupráce se samosprávou nejen po linii městské a obecní policie, ale i po linii dopravního inženýrství.

Další věcí, kde je nezastupitelná role městské policie, je oblast preventivních aktivit.

Strážníci obecních i městských policií musejí být rovnocennými partnery pro PČR, včetně spoluzodpovědnosti za vývoj řešení ve prospěch spokojeného občana.

Obecní, městská policie je jedním ze subjektů, který může ovlivnit celkovou situaci ve společnosti, ať už represí nebo prevencí.

To všechno se bude vyvíjet a z pohledu součinnosti opravdu myslím, že bude co rozvíjet.

Více také na www.policie.cz

Několik otázek pro Plk. Leoše Tržila:

Co považujete za hlavní příčiny smrtelných nehod v obcích?

Je to netolerance, agresivita mezi řidiči navzájem a stres v dnešní době.

Myslíte si, že je ta agresivita stále větší?

Myslím si, že ty příčiny jsou odrazem společnosti, takže tam se to bude hýbat v návaznosti na dění ve společnosti. Protože to není jenom o represí a prevenci, ale je to právě o chování účastníků silničního provozu.

Zlepšuje se tedy situace, nebo spíš zhoršuje?

Momentálně bych řekl, že je to na úrovni stagnace, a uvidíme, jak to bude dál. Nicméně říkám znovu, uvidíme, jak se bude společnost vyvíjet, jak se bude vyvíjet silniční provoz, protože není to jenom záležitostí jednoho subjektu, to znamená dopravní policie, nebo několika málo lidí, ale měla by to být záležitost všech.

Co je podle vás potřeba udělat pro zvýšení bezpečnosti v obcích?

V první řadě si myslím, že v řadě míst je to záležitost dopravně inženýrských opatření. Máme řadu komunikací, které jsou na průtahu obcemi a prakticky bez jakýchkoliv dopravně inženýrských úprav. Nejsem přesvědčený o tom, že svislé dopravní značení, které je vedle komunikace, je to právě dostačující. Jsou potřeba takové stavební úpravy, abychom řidiče „donutili“ jet plynule právě proto, že tam ty problémy jsou – například proto, že tam je přechod pro chodce (ať už je to otázka ostrůvku nebo vyvýšeného přechodu pro chodce) s tím, že bychom se měli zabývat těmi místy, kde je to nebezpečné, kde dochází ke zraněním, kde dochází k usmrcením při dopravních nehodách – a to se pohybujeme ve větší míře mimo obce.

Co mohou obce samy udělat pro silniční bezpečnost?

Obce samy mohou investovat do bezpečnosti silničního provozu, ve spolupráci se správci prosazovat zklidňování dopravy. To je alfa a omega. Při dnešním nárůstu dopravy jako takové je to jeden z hlavních prvků, kterým i mohou přispět. Protože pokud tam bude policista, bude tam hlídka krátkodobě, kdežto dopravně inženýrské opatření vám řeší situaci 24 hodin, celý týden, celý měsíc, prakticky napořád.

Co mohou udělat kraje?

Kraje, to je otázka záležitosti silnic prvních tříd, nebo i vypsání jakýchsi dotačních titulů na zklidňování dopravy. Já si myslím, že je to otázka stanovení si priorit a oblastí, do kterých by se mělo investovat, a měli bychom řešit ty problémy, které prostě v dnešní době jsou.

Diskuze:

Místostarosta Domažlic, Dalibor Kubů: Chtěl bych se zeptat, kdo bude připravovat tu smlouvu, jakým způsobem bude vznikat?

Plk. Leoš Tržil: V rámci policejního prezidia jsme se domluvili, že se vypracuje jakási osnova, podle které by příslušné útvary, krajské ředitelství nebo územní odbory, tu smlouvu s vámi sepsali. Ten návrh bude od nás, ale určitě tam bude oboustranné projednání a budou se dohadovat věci, které tam budete chtít mít zakomponované, nebo naopak, které třeba ne.

Martin Komárek, komentátor MF Dnes: Pane plukovníku, myslíte si, že je ta součinnost bezproblémová? Vidíte na straně městské nebo obecní policie nějaké problémy? Neochotu, nižší kvalifikaci?

Plk. Leoš Tržil: Vzhledem k tomu, že jsem jeden z těch, kdo chodí zkoušet městské strážníky, tak si myslím, že jejich úroveň je velice dobrá. Je tam také řada bývalých kolegů z Policie ČR. Nemyslím si, že by měl být nějaký rozdíl mezi Policií ČR a obecní policií. Jsem přesvědčen o tom, že každý má své kompetence, své pravomoci, a myslím si, že rozdíly jako takové by neměly být.

Martin Komárek, komentátor MF Dnes: Proč myslíte, že je tak malý zájem lidí o práci u dopravní policie?

Plk. Leoš Tržil: Ta práce není špatná, je zajímavá. Nicméně velkou roli tady hrají bohužel média, kde neslyšíte nic jiného, než že nejvíce zkorumpovaná je dopravní policie, má nejvíce problémů a tak dále... Je pravda, že dopravní policie je na té silnici nejvíc, ta řeší dopravní přestupky. Problém je ale v tom, že jeden policista vezme pětistovku a udělá se z toho zkorumpovaná dopravní policie celá. Nebo že v médiích vidíte, že někdo je podezřelý z korupce. Nakonec se to neprokáže, ale to už nikdo nezveřejní. Mám řadu kolegů, za které bych dal ruku do ohně, kteří byli takto obviněni – a oni, než aby to poslouchali, raději odešli. Čekal bych ze stran některých omluvu, když se obvinění neprokáže. Když jsem byl v Brně, v půl jedné v noci mi volal vedoucí dálničního oddělení. Jela tam řidička bez dálniční známky. Když ji zastavili, zavolala 158, že policista je pod vlivem alkoholu. Rozpoutala se celá mašinerie. Samozřejmě policista pod vlivem alkoholu nebyl a dáma uraženě sedla do auta, třískla dveřmi a odjela, ani se neomluvila. To jsou věci, na které ti kluci špatně reagují. Zažije to jednou, podruhé a potřetí už začne přemýšlet, jestli mu to stojí za to.

Samozřejmě je to i otázka profesní kariéry, resp. profesní hrdosti. Budu se snažit pro ty naše kluky dopraváky udělat, co můžu, včetně i nějakého loga, ocenění za roky strávené u dopravní policie, protože si myslím, že to k tomu patří.

III. odborný panel:

KONKRÉTNÍ PRAKTICKÁ ŘEŠENÍ PRO SNÍŽENÍ NEHODOVOSTI A PREVENCE VE MĚSTECH A KRAJÍCH

Kamerový systém jako nástroj pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu

*Josef HLADÍK, vedoucí skupiny vyhodnocování a zpracování dat,
Ředitelství MP hl. m. Prahy*

V hlavním městě Praze bylo hlavním důvodem, proč by se měly měřit rychlosti kamerovým systémem úsekového měření rychlosti především to, že podle statistik v roce 2005 zemřelo na pražských komunikacích 65 osob. V roce 2006 za první tři měsíce byl proti stejnému období roku 2005 počet dopravních nehod vyšší o 21 %. Proto se Rada hlavního města rozhodla, že investuje nemalé prostředky ke zřízení kamerových systémů úsekových měření rychlosti na významných pražských komunikacích, kde je potřeba, aby byly regulované dopravní toky a donutili se řidiči, aby respektovali svojí kázní nejvyšší povolené rychlosti.

V současné době Městská policie hlavního města Prahy používá takzvané automatizované systémy, což jsou úsekové měřiče rychlosti, detekce jízd na červenou a potom jsou to mobilní radarové techniky, jako jsou autoradary, ruční radary, pistolové laserové radary.

V srpnu 2006 došlo k prvnímu převzetí šesti úsekových měřičů, které do té doby spravovala policie ČR. Jednalo se o Strahovský tunel, Mrázovku a tunel Zlíchov oběma směry. Postupně se zřizovaly další úsekové měřiče, jak ukazovaly statistiky z tehdejšího Útvaru dopravního inženýrství, a poslední úsekový měřič, který jsme instalovali, je v ulici Poděbradská směr Černý most. Momentálně jsou všechny zapojeny do centrálního kamerového systému hlavního města Prahy, tudíž tyto úsekové měřiče využívá i Policie České republiky. Tento kamerový systém je totiž schopen zaznamenat i státní poznávací značku s časem, kdy auto opustilo hlavní město Prahu, takže zároveň projíždí i databází kradených vozidel.

Na stránkách magistrátu hlavního města Prahy je vidět mapka, jak je 18 úsekovými měřiči obsazena Praha (viz <http://doprava.praha-mesto.cz> a nově na www.kamery.praha.eu), kde má každý občan dostatek informací k tomu, kde měříme rychlost, jaká je nejvyšší povolená rychlost, jak je úsek dlouhý a kromě toho od vzniku toho měřiče je zaznamenané, kolik jsme měřili vozidel a kolik vozidel překročilo rychlost. Takže to opravdu není jenom honění řidičů, aby platili pokuty. Pokud má řidič dostatek informací včetně označení úseků značkami nebo informacemi na internetu, a přesto porušuje rychlost, pak si opravdu nezaslouží nic jiného, než dostat pokutu přiměřenou tak, jak určuje zákon.

Městská policie hl. m. Prahy sleduje celkem 46 jízdních pruhů a dohromady to dělá 33,2 km veškerých měřených komunikací. Záznamy z kamerových systémů k nám chodí přes server TSK každý večer vždycky se zpožděním dvou dnů, automaticky se překlápějí na ředitelství MP na náš server, kde je to připraveno k vyhodnocování.

K vyhodnocování pořízených záznamů se dnes používá vyhodnocovací program Unicam-Pen, který ve spolupráci s firmou Camea je už upraven natolik, že vyhodnocovací pracovník rozlišuje využitě a nevyužitě záznamy. Ty využitě se automaticky rozhodí do jednotlivých kategorií podle překročení rychlosti o méně než 20 km/h, od 20 do 40 km/h a o 40 km/h

a více. Nevyužité záznamy stále dělají a dělaly problémy, proto byly následně rozděleny tak, aby v momentě, kdy vyhodnocovací pracovník rozhodne, že se fotografie nedá použít jako průkazní materiál pro přestupkové řízení a potrestání řidiče, potvrdí důvod, proč ta fotka nelze podle něj použít. Tudíž některé nevyužitelné záznamy se ještě dál dají rozklíčovat o důvody nepoužitelnosti záznamů a tím rozpoznat, kde jsme a kde nejsme schopni ovlivnit kvalitu pořízeného záznamu.

Pracovník na záznamu vidí záběr z vjezdové kamery, pak z výjezdové, kde se automaticky zobrazuje úsek, vzdálenost, kterou vozidlo v měřeném úseku ujelo, jaká je tam nejvyšší povolená rychlost, a rychlost, která mu byla tím kamerovým systémem naměřena. Zároveň se pracovníkovi otvírá okénko se státní poznávací značkou, kterou přečetl kamerový systém. On ji buď potvrdí, nebo změní podle toho, co on na fotkách vidí. Když odklikne, že to souhlasí, vyplňuje, jaký je to druh vozidla. To je dosti důležité do budoucna k získání lustrace, protože pražské lustrace k nám chodí poloautomaticky. My dáme požadavek na magistrát, oni to vyhledají a pošlou.

Protože tento náš vyhodnocovací program je součástí našeho centrálního programu evidence přestupků, tak už umí sám díky těmto zadaným datům lustraci přiřadit k danému vozidlu. Proto tam musí být vypsány všechny kolonky, aby program věděl, ke komu to přiřadit.

V momentě, kdy zadáte SPZ, tak bez ohledu na to, kdy byl přestupek zjištěn, se nám automaticky objeví všechny přestupky, které ten dotyčný, respektive to motorové vozidlo spáchalo. My totiž nevíme, jestli to spáchal majitel nebo provozovatel. My jen víme, že toto vozidlo projelo těmito úsekovými měřiči a momentálně spáchalo tolik přestupků...

Lustrace majitelů motorových vozidel v Praze není takový problém, protože to přichází poloautomaticky. Největší problém nastává u mimopražských, protože než nám poskytnou přístup do centrálních registrů motorových vozidel, tak se celý proces zdrží. Musíme vznášet dotazy písemnou cestou a písemnou cestou se nám to zase vrátí zpátky, pak to musí někdo manuálně k tomu přestupku přiřadit.

Od doby, kdy jsme převzali tento kamerový systém, až k 31. 10. 2008, je nejvíce přestupků v rychlosti do 20 km/h, protože řidiči se snaží tu rychlost dodržovat. Sami ale všichni víme, že každé město má nějak nastavený limit. V Praze je to na padesátce o +10 km. Jsou tam samozřejmě i výtržníci, kteří jedou o 40 km a rychleji, ale to jsou opravdu extrémní. Jsou i takoví, kteří ve strahovském tunelu s dítětem na přední sedačce dokáží jet 170 km/h v půl dvanácté přes den.

Pokud jde o počet vyřešených přestupků, největší nárůst oznámení máme v tomto roce, protože nemáme možnost nahlížet do registrů, co se týče recidivy, a nemáme možnost řešit přestupky od 20 do 40 km/h – ty se okamžitě oznamují.

Z toho, co nám přijde v kamerových systémech, zhruba 35 % použijeme pro další řešení. Když nezjistíme lustraci nebo osoba nepřijde na předvolání, tak se to automaticky pošle příslušnému správnímu orgánu. Na jednu stranu je to pro nás uzavřený přestupek, druhá věc je, jak rychle dojde k potrestání. Od spáchání přestupku se snažíme tu osobu co nejdříve předvolat. U pražských jsme schopni té osobě odeslat dopis do 24 hodin, u mimopražských to trvá kolem půl roku. Tady trošku legislativa zaspala v tom, že jsme sice dostali nějaké pravomoci, ale už jsme nedostali prostředek k tomu, abychom to mohli řešit.

Pokud jde o vybrané částky: není to o tom, že by si tím obce výrazně zlepšily rozpočet. Fungujeme stále stejně, ale je méně zjištěných přestupků, tudíž méně zaplacených pokut. To znamená, že si už řidič uvědomuje, že na úsekovém měření tu rychlost musí dodržet, což nám potvrdily i vedlejší statistiky. Takže když si ty kamery vydělají samy na sebe, zaplatěná. Na druhou stranu já to vidím tak, že i kdybychom vybrali jenom tisíc korun, jestliže to zachrání jenom jediný lidský život, tak ty investované prostředky se vrátí.

Momentálně je kamerový systém tak dokonalý, že z 250 milionů vozidel, která projela úsekovými měřiči v Praze, jsme 85 % změřili. Samozřejmě řidiči se snaží všemožně znemožnit naši identifikaci, hledají mechanické způsoby, masky s Mickey Mousem, clony... Na druhou

stranu kamerový systém nám odhaluje i přestupky, které městská police není oprávněna řešit, ale může je oznámit.

Řada nočních fotek nám unikala. Poslední novinkou kamerového systému je tzv. noční přisvícení – infravětlo, které přečte SPZ a záblesk osvítí kabinu řidiče. Pak stačí obyčejný filtr a musím říct, že některé fotky jsou čitelnější než přes den.

K dispozici máme i mobilní radary, na našich stránkách najdete mapu, kde nasazujeme techniku po dohodě s Policií ČR: tam kde jsou školy, větší kumulace lidí, dětí, kde probíhají akce na větším prostoru. Někde je používáme jednou týdně, dvakrát za týden nebo jednou za měsíc... Takže zas ten řidič má dost informací.

Totéž platí i o červených. Kliknete si na ikonku a vidíte, kolik lidí kde projelo na červenou...

Na závěr bych chtěl říci, že ať už jde o finanční prostředky, legislativní možnosti včetně technického vybavení, jako jsou úsekové měřiče rychlosti, laserové pistole, detekce jízd na červenou, nově i indukční smyčky, když to zachrání život, tak peníze, které jsme do toho investovali, se nám vrátí. Není to o tom, abychom zbohatli, ale abychom působili na řidiče tak, aby dodržovali dané předpisy. A musím říci, že v roce 2007 se díky rychlostem stalo o 1 205 nehod méně a zemřelo o 23 lidí méně, což jsme od roku 1989 nezaznamenali.

Josef Hladík

U Městské policie hl. m. Prahy je od roku 2006. V současné době vede skupinu vyhodnocování a zpracování dat, která se zejména podílí na zpracování pořízených záznamů z úsekového měření rychlosti a kamerových systémů křižovatek monitorující detekci jízd na červenou. Problematikou měření rychlosti se zabývá od převzetí prvních úsekových měřičů, a to od srpna 2006.

Několik otázek pro Josefa Hladíka:

Co považujete za hlavní příčiny smrtelných nehod v obcích?

S ohledem na to, co my vidíme na kamerách, určitě je to zásadní pravidlo, a to porušování povinnosti řidiče věnovat se jízdě. Z toho vzniká i to, že nedodržují rychlost, nevěšují si dopravních značení, a z toho se odvíjí všechno ostatní. Rychlosti jsou tam taky, ale myslím si, že to vyplývá právě z nezodpovědnosti řidiče věnovat se plně řízení.

Ta nezodpovědnost je horší, nebo lepší v poslední době?

Já to můžu posoudit jen z úsekových kamer. Mám za to, že se to zlepšuje. Statistiky samozřejmě hovoří samy za sebe. Z těchto statistik pak každého zajímají jenom mrtví. Lidé by se měli ale zajímat i o čísla těžce zraněných, protože o ně se pak musí stát postarat. A za platpánbůh poslední dobou tyto počty klesají.

Sledujete záznamy z kamer – jsou i záznamy, kdy si ůkáte na čelo, co jsou ti řidiči schopni udělat?

Ano, já jsem tady o tom hovořil. Divím se, že se ještě dneska najdou řidiči, kteří s ohledem na dané vozidlo nepoužívají bezpečnostní prvky, konkrétně vůči malým dětem. Jsou to hlavně řidiči pick-upů a dodávek. Oni mají možná z praktického hlediska problém, když jedou s paní, dát dítě ještě do sedačky, ale pak by si měli uvědomit, jestli je pro ně přednější převést matku s dítětem takovýmhle typem vozu, nebo riskovat jeho život. Na to my už nemáme jak působit. Ti řidiči si to neuvědomují, takže si myslím, že tady musí nastoupit brutálnější prevence, aby lidé viděli následky. Ona totiž řada lidí když nevidí následky, myslí si – proč by se to mělo stát zrovna mně?

Co udělat, aby bezpečnost byla lepší?

Já si myslím, že všeobecně pracovat s lidmi. Ne když už mají řidičské průkazy, ale ještě než je mají. Mělo by se s tím začít už na prvních stupních, zábavnou hrou v mateřských školách, na vyšších stupních už do toho děti zapojovat. Tady je vidět, že tato měkká prevence funguje. Jestliže to odmalička budeme do lidí pumpovat, tak si myslím, že až dostanou do ruky řidičský průkaz, uvědomí si, že vlastně drží v rukách zbraň.

Co mohou udělat obce a co kraje pro zvýšení bezpečnosti na silnicích?

Já ze svého pohledu strážníka městské policie hlavního města Prahy jsem rád, že máme ve vedení města takové lidi, jako je první náměstek primátora JUDr. Blažek, který pro bezpečnost v hlavním městě dělá velký kus poctivé práce. Když se najde skupinka lidí, kteří do toho opravdu chtějí obětovat něco svého, tak je podpoří. Jak jsem již řekl, nelitujeme investovaných peněz, jestliže zachrání byt jeden lidský život.

Dobrá praxe – realizace, cíle, úspěchy a praktické zkušenosti se zklidňováním dopravy

Mgr. Jaroslav MACH, specialista Magistrátu hlavního města Prahy

Dobrý den dámy a pánové. Naváží na vstup pana Hladíka z městské policie v trochu obecnější podobě. Budu mluvit o tom, co dělá magistrát pro zvyšování bezpečnosti v Praze. Oproti roku 2006 poklesl v roce 2007 počet usmrcených z 56 na 33. Bohužel musím říct, že v letošním roce se nám to nedaří držet tak nízko, nicméně jsem přesvědčen, že stále budeme níž než předloni.

Jako město pro zvyšování bezpečnosti využíváme tři základní oblasti: dohled na provozu na komunikacích, podporu dopravní výchovy, kde podporujeme dětská dopravní hřiště, ve spolupráci s městskou policií, pořádáme přednášky a školách, podporujeme i činnosti ministerstva dopravy směrem k základním školám v oblasti Besipu, v neposlední řadě pořádáme různé soutěže a podporujeme představení s dopravní tematikou pro nejmenší.

Další možností hlavního města Prahy jsou úpravy komunikací a těm bych se chtěl věnovat trochu blíže. Úpravami komunikací rozumíme takové to dobře známé zvýrazňování dopravního značení, zpomalovací prahy, dělící objekty, úpravy nároží křižovatek, vytahování chodníku v místech přechodu, zužování počtu jízdních pruhů, a přisvětlování přechodů.

Teď bych pohovořil k jednotlivým bodům:

Zvýrazňování dopravního značení

Zvýrazňování dopravního značení je velice rychlé a jednoduché opatření. Když to řeknu hodně jednoduše, tak do týdne od rozhodnutí může být realizováno. Je to velice oblíbené, zvláště v případech, že přijdou nějaké stížnosti nebo se stane nějaká dopravní nehoda a je potřeba rychle zareagovat. Určitý problém, který se po letech používání v Praze objevil, je, že na území Prahy, kde je 23 silničních správních úřadů, jsme nevytvořili jednotnou metodiku tohoto používání, a výsledek je, že v různých městských částech jsou tyto prvky používány trochu rozdílným způsobem a za různých podmínek. Důsledkem je, že když řidič přijíždí z jedné městské části do druhé, může být částečně zmaten a jaksi to devalvuje hodnotu toho zvýraznění. Další problém potom je, že ty přechody, které zvýrazněny

nejsou, řidič často přehlédne, protože je zvyklý, že se takhle zviditelňují. Tím pádem se dostáváme do paradoxní situace, že snižujeme bezpečí na těch křižovatkách, které nejsou zvýrazněny.

Zpomalovací prahy

Pokud jde o zpomalovací prahy, používáme montované i stavební. V případě těch montovaných jde o rychlé a relativně snadné řešení, problém je s negativními vlivy, jako hlučnost či vibrace. My naštěstí nemáme velké problémy se správcem komunikace z důvodu zimní údržby, protože správce komunikace je TSK hlavního města Prahy, nicméně opravdu se snažíme je dávat jenom na těch méně významných komunikacích, právě s ohledem na hlučnost a vibrace. Máme několik lokalit, kde jsme montované zpomalovací prahy museli demontovat po stížnostech občanů, a to i tam, kde byly opravdu zapotřebí z hlediska bezpečnosti. Více se snažíme je realizovat ve stavební podobě, kde ty negativní vlivy jsou mnohem menší. Obvykle se je snažíme integrovat i s přechodem pro chodce, snížíme tím rychlost, ale hlavně zvýšíme bezpečnost chodců. Problém tady ale vytváří odvodnění komunikace, protože bezbariérovost a styl přechodu znamená, že zpomalovací práh je od obruby k obrubě a musíme vytvořit odvodnění tak, aby se před prahem nedržela voda v případě deště, což je finančně nákladné.

Zpomalovací polštáře

Zde narážíme na bezbariérovost a určité pohodlí chodců.

Další problém u zpomalovacích prahů je, že musejí být dělané tak, aby po nich mohly pohodlně jezdit i autobusy MHD. V ten okamžik je nájezdová hrana relativně mírná a lepší osobní auta si jí skoro ani nevšimnou. Nicméně z pozorování vyplývá, že i když tam zpomalí jenom polovina vozidel, tak zpomalí dopravní proud jako celek a tím pádem to stále má výrazný efekt.

Dělicí ostrůvky

Jejich efekt je vlastně dvojitý, jednak zužuje komunikaci, takže z hlediska psychologie řízení vozidla vede ke zpomalení u většiny řidičů, další přínos je pro chodce, kteří díky tomu mohou přejít komunikaci nadvakrát, potřebují menší rozhledové poměry a zvláště u malých dětí a starších občanů je to opravdu velké plus.

V Praze se dělají jak montovaným způsobem, tak i stavebně. Z těch montovaných prvků to jsou známé černožluté plochy, které vypadají opravdu velice ošklivě, nicméně výhoda je, že před nimi řidiči mají respekt. Další výhodou je, že mohou být umístěny velice rychle a snadno. Určitou nevýhodou je, že malé, sedmi, osmileté dítě se za tímto prvkem snadno schová, protože je to poměrně masivní prvek. Navíc podle příslušných norem je označen dopravním značením, které ještě zvětšuje tu plochu, za kterou dítě není vidět.

Úprava nároží křižovatek

Zde se jedná zejména o zkrácení přechodu, v některých případech i o zmenšení poloměru křižovatky. Tam, kde poloměr byl příliš velký a dovoľoval jet vysokou rychlostí, dojde ke snížení rychlosti, zkrácení přechodu, a tím i celkovém zvýšení bezpečnosti. Je to vhodné tam, kde nelze umístit dělicí ostrůvek, zejména u křižovatek. Musíme si uvědomit, že velkým problémem je zajištění dopravní obslužnosti. Obalová křivka osobního vozidla je poměrně malá, ale pokud uvažujeme například o vozidlu na svoz komunálního odpadu, tam ta obalová křivka už je značně velká a každá křižovatka musí umožňovat průjezd těchto vozidel. To znamená vždycky je třeba prověřit úhlovou křivku a zjistit, jestli se tam ten ostrůvek vejde. Pokud ne, tak se snažíme upravit nároží křižovatek.

Jeden z dalších návrhů, který byl realizován, je vytažení křižovatky na všech čtyřech rozích a současně vybudování ostrůvků, které byly napojeny na zastávky tramvajové dopravy.

Přisvětlování přechodů

Osvětlení je důležitý prvek. Jeho výhoda je, že ho lze realizovat prakticky na místě, aniž by se měnil charakter a tvar té komunikace. V Praze jsme to původně řešili zapojováním na síť veřejného osvětlení. Když se zapojilo veřejné osvětlení, tak se současně zapojilo i přisvětlení přechodů. Po několika letech jsme začali přisvětlení připojovat přímo na síť pražské energetiky, na síť nízkého napětí. Důvod byl ten, že zejména v zimě, když se vypíná veřejné osvětlení, komunikace se na určitou dobu ponoří do šera, to znamená na určitou dobu se tam sníží bezpečnost. V zimě to právě připadá na dobu okolo půl osmé, osmé ráno, kdy chodí děti do školy, což je to nejhorší, co se může stát. Uvažovali jsme, že se po celé Praze posune vypínání veřejného osvětlení. Nakonec jsme přišli na to, že z hlediska flexibility a dalšího nastavení bude jednodušší, když každý ten sloup přisvětlení přechodu, bude napojen přímo na síť elektrické energie a budeme ho podle místních podmínek nastavovat od kdy do kdy má svítit.

Jedním z nejnovějších prvků jsou led diody ve vozovce. V Praze s tím nemáme příliš velké zkušenosti. Opět se bojíme, že nebude jednotná metodika a že bude záležet na tom, kde si to kdo prosadí. Můžeme tím způsobit, že nebezpečný přechod, který tím nebude zvýrazněný, bude ještě víc nebezpečný...

Zúžení počtu jízdních pruhů

Jedním z posledních bodů, o kterých budu mluvit, je zúžení počtu jízdních pruhů. Je zde



ovšem otázka projednání s Policií České republiky, která v mnoha případech s tím souhlasí velice nerada, protože to mění podmínky na dané komunikaci, což je také svým způsobem nebezpečné. Nicméně daří se nám to většinou prosazovat, právě s tím argumentem, že se to vyzkouší, s nějakým odstranitelným prvkem a když to bude fungovat, může se to udělat stavebně (např. nástupní ostrůvek k tramvaji se rozšíří na úkor jednoho jízdního pruhu).

Chtěl bych ještě zmínit rekonstrukci komunikací. Ta je totiž vhodnou dobou ke zvyšování bezpečnosti. Máme tady několik případů z Prahy, kdy se dodatečně měnila dokumentace nebo se do hotové stavby z důvodů bezpečnosti zasahovalo, a to z několika důvodů: většinou když dochází k rekonstrukci, tak ta komunikace je už ve velmi špatném stavu a v mnoha případech řidiči po ní jedou pomalu, protože si nechtějí zničit auto. Tím pádem tam není povědomí, že ta komunikace může být nebezpečná, což se stane ve chvíli, kdy se tam

dá krásný nový asfalt. Stalo se nám, že měsíc po zkolaudování komunikace se tam dávaly montované zpomalovací prahy. Rekonstrukce komunikací proto klade veliké nároky jak na úředníky, tak především na projektanty. Myslím si, že velké nároky na úředníky také jsou, aby byli schopni posoudit oprávněnost požadavků, kde nějakou stavební úpravu udělat, nebo naopak neudělat.

Co tedy dělat pro zlepšení celkové situace? Důležitý je aktivní přístup úředníků, tlak veřejnosti a přístup projektantů. Tím bych skončil, děkuji za pozornost.

Mgr. Jaroslav Mach

O problematiku dopravy se zajímal již během studií oboru Veřejná a sociální politika na Univerzitě Karlově v Praze. Po studiích nastoupil v roce 2004 na odbor dopravy Magistrátu hl. m. Prahy jako koordinátor akcí BESIP, kde pracuje dodnes.

Několik otázek pro Mgr. Jaroslava Macha

Co považujete za hlavní příčiny smrtelných nehod v obcích?

Obecně asi způsob života, kdy velké množství osob je v časovém i jiném stresu. V důsledku toho věnují méně pozornosti řízení, nebo chůzi a řidiči často volí agresivnější a rychlejší způsob jízdy. Tato kombinace doplněná o vysokou hustotu dopravy vytváří rizikové situace.

Co se v poslední době zlepšilo?

Myslím, že velké množství mladých kluků, kteří od přírody jezdí rychleji, se dostalo do věku s rodinami a opatrnějším způsobem jízdy. Velkým plusem je i rostoucí kvalita bezpečnostních prvků ve vozidlech. S rostoucím počtem malých dětí také roste počet osob vnímajících riziko, a tím působí na opatrnější jízdu. Postupně, byť by bylo vhodné rychleji, se modernizuje a vylepšuje i dopravní infrastruktura.

Co je potřeba udělat pro zvýšení silniční bezpečnosti v obcích?

Jednak upravovat opravdu nevhodné uliční prostory, které často působí jako závodní dráhy, a dále působit na veřejné mínění ve smyslu, že porušování pravidel je opravdu nebezpečné a není znakem frajerství.

Jak mohou obce a jak kraje pozitivně ovlivňovat silniční bezpečnost v obcích?

Obce i kraje mají nástroje k podpoře opatření dle bodu 3.

Příklady úspěšných městských řešení v soutěži Cesty městy, zaměřené na zklidňování dopravy

Ing. Radek PATRNÝ, Dopravní program Nadace Partnerství

Nadace Partnerství je nejvýznamnější česká nadace podporující projekty udržitelného rozvoje ve všech regionech České republiky. Během 16 let své existence podpořila formou nadačních příspěvků ve výši přes 188 milionů korun už na 2 160 projektů nevládních neziskových organizací, škol, obecních úřadů i jednotlivců. Společně s pěti sesterskými nadacemi v Bulharsku, Maďarsku, Polsku, Rumunsku a na Slovensku je součástí asociace Environmental Partnership for Sustainable Development.

Vaše rozhodnutí mění svět! Podpořte Nadaci Partnerství.

Zašlete SMS ve tvaru DMS STROM na číslo 87 777.

Nadace Partnerství dosahuje svého poslání především udělováním nadačních příspěvků (grantů) a vlastní činností v rámci specializovaných programů. Tyto programy nadace vytvořila, aby mohla aktivně působit v dané oblasti a spojit vlastní aktivity s poskytováním nadačních příspěvků jiným subjektům.

Nadace Partnerství zastává názor, že rozvoj obcí a regionů je možný pouze s ohledem na zdravé životní prostředí. Podporuje proto šetrné formy turistiky, využívání obnovitelných

zdrojů energie a energetických úspor, šetrnou dopravu a kvalitní a funkční veřejná prostranství v obcích a městech.

Zapojování veřejnosti do rozhodování o svém životním prostředí chápe Nadace Partnerství jako jeden ze základních pilířů fungování společnosti. Pouze společnost s aktivními občany, kteří se zajímají o věci veřejné, je schopna zabezpečit rozvoj, který nepoškozuje životní prostředí, je citlivý k sociálním otázkám a zároveň přináší ekonomický přínos obcím a regionům.

Dopravní program Nadace Partnerství byl založen jako reakce na současný stav automobilové dopravy u nás, který se ukazuje být z dlouhodobého hlediska neudržitelný. V rámci svých aktivit se zabývá podporou ekologicky šetrných způsobů dopravy (veřejná osobní doprava, cyklistika, chůze), zklidňováním dopravy ve městech a obcích a bezpečnými cestami do škol.

Posláním Dopravního programu Nadace Partnerství je sledovat a prezentovat nejnovější poznatky o dopravě, přispívat k rozvoji šetrných způsobů dopravy, iniciovat a podporovat opatření pro zvýšení bezpečnosti všech účastníků provozu a pro zmírňování negativních vlivů dopravy na životní prostředí.

Dopravní program Nadace Partnerství se svými aktivitami snaží podpořit trvale udržitelný rozvoj dopravy.

Našimi hlavními cíli jsou:

- udržitelný rozvoj dopravy jako celku
- trvalý rozvoj šetrných způsobů dopravy (především veřejné osobní, pěší a cyklistické)
- omezování živelného růstu automobilové dopravy
- dopravní politika a legislativní rámec příznivý pro trvale udržitelný rozvoj dopravy
- snižování negativních dopadů dopravy na životní prostředí a zdraví člověka
- zajištění bezpečnosti všech účastníků silničního provozu
- zvyšování povědomí o trvale udržitelné dopravě prostřednictvím médií a publikační činnosti
- zapojení veřejnosti do řešení dopravních problémů (např. prostřednictvím grantových programů, poradenské činnosti apod.)

Cesta k realizaci projektu Zklidňování dopravy:

Prvním krokem vedoucím k realizaci kvalitního a všeobecně akceptovaného řešení je stanovení cílů, čili „čeho chceme v území dosáhnout“. Tato fáze je záležitostí především zástupců místní samosprávy a širší veřejnosti. Vhodným postupem k zapojení veřejnosti do stanovení cílů je např. vytvoření předběžného seznamu cílů, jeho publikace způsobem v místě obvyklým (např. úřední deska, zpravodajské periodikum úřadu, internetové stránky) a poté setkání, na němž jsou cíle podrobně prodiskutovány. Při následném sestavování konečného se-



znamu cílů, resp. zadání zpracovatelům bývají výsledky veřejného projednání jedním z nejužitečnějších podkladů. Na základě zadání zpracovává tým odborníků návrhy řešení. Tato část procesu dává asi největší možnosti pro zapojení veřejnosti a její získání pro navrhované změny. Vhodným postupem zapojení veřejnosti do této fáze přípravy zklidnění dopravy je např. výstavka návrhů řešení, následovaná jejich prodiskutováním na setkání s veřejností za přítomnosti zpracovatelů. Návrhy řešení je třeba posuzovat z hlediska míry očekávaného

přínosu – splnění definovaných cílů. Pro konkrétní řešenou obec nebo čtvrť je vhodné zvolit kritéria, na jejichž základě budeme hodnotit jednotlivé navržené varianty.

Po výběru nejlepšího návrhu a jeho rozpracování se veřejnost dozvídá, jakým způsobem byly její podněty vzaty v potaz, což ji motivuje k účasti na podobných aktivitách v budoucnosti. Vhodnou formou pro informování v této fázi může být například vystavení několika panelů seznámujících s vítězným řešením včetně důvodů jeho výběru. Srozumitelně formulované důvody výběru konkrétního řešení jsou důležité zejména proto, že žádné řešení nemůže stoprocentně zahrnout veškeré vznesené podněty – už proto ne, že některé z nich mohou být i vzájemně protichůdné. Podle zkušeností z praxe však občanům většinou nevadí zamítnutí některých jejích návrhů, pokud jsou seznámeni s jeho přesvědčivým zdůvodněním. Veřejnost by také měla být seznámena s vyhodnocením celkového průběhu projektu (jaké postupy byly zvoleny, jaké problémy se vyskytly a jak byly vyřešeny apod.)

Více informací najdete na www.nadacepartnerstvi.cz,
k jednotlivým projektům pak na
www.nadacepartnerstvi.cz/doprava
www.nadacepartnerstvi.cz/cestymesty
www.nadacepartnerstvi.cz/nazelenou.

Ing. Radek Patrný

Projektový manažer a PR Dopravního programu Nadace Partnerství, vystudoval obor ekonomie a managementu na Stavební fakultě ČVUT v Praze. Pracoval několik let na vývoji a propagaci konceptů nízkoenergetického bydlení v ziskovém sektoru. Stál u zrodu dvou občanských sdružení a snaží se o rozvoj občanské společnosti. V Dopravním programu působí od počátku roku 2007 v oblasti podpory a propagace udržitelné mobility. Společně s kolegy organizuje celostátní soutěž Cesty městy, jejímž tématem je zklidňování dopravy ve městech a obcích a administruje grantový program Na zelenou, zaměřený na podporu bezpečných cest do školy. Souběžně s tím se věnuje osvětové a mediální činnosti zaměřené na humanizaci a kultivaci dopravního prostředí českých sídel.

Několik otázek pro Ing. Patrného:

Co považujete za hlavní příčiny smrtelných nehod v obcích?

Vysokou rychlost projíždějících motorových vozidel a velký důraz na individuální automobilovou dopravu (tedy také ne zcela optimální rozdělení celkové dopravní práce).

Co se v poslední době zlepšilo?

Častěji dochází k stavebním úpravám komunikací s cílem zvýšení bezpečnosti (využívání prvků dopravního zklidňování).

Co je potřeba udělat pro zvýšení silniční bezpečnosti v obcích?

Postupně redukovat automobilovou dopravu, více prostoru, podpory a osvěty poskytnout pěší, cyklistické a veřejné dopravě, realizovat plošná opatření na snížení rychlosti (tempo 30).

Jak mohou obce pozitivně ovlivňovat silniční bezpečnosti v obcích?

Při budování nových nebo rekonstrukci stávajících komunikací vyžadovat zpracování bezpečnostního auditu, iniciovat vypracování generelu pěší a cyklistické dopravy, apod.

Jak mohou kraje pozitivně ovlivňovat silniční bezpečnosti v obcích?

Zvýšit finanční podporu realizace stavebních úprav komunikací vedoucích ke zklidnění dopravy v nehodových nebo rizikových úsecích a motivovat k využívání prvků dopravního zklidňování).

Příklady preventivních aktivit měst a krajů, praktické zkušenosti, efektivní řešení

Mgr. Robert ŠTASTNÝ, vedoucí projektů silniční bezpečnosti společnosti AZOS CZ s.r.o.

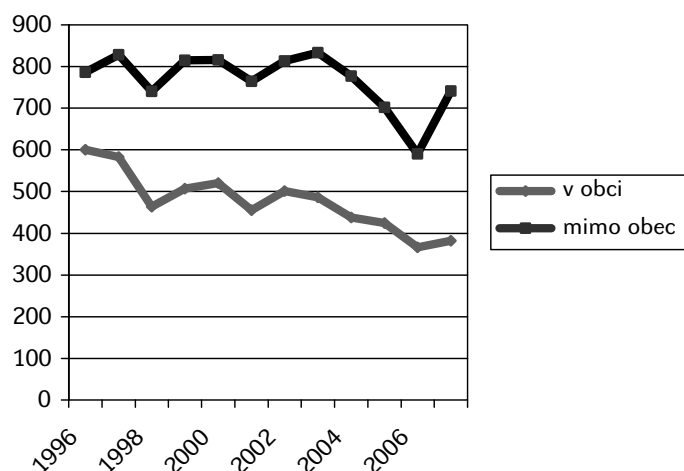
Preventivní aktivity ve městech

Základní statistika

Území obcí hraje důležitou roli při zlepšování silniční bezpečnosti. Na jejich území přijde o život 40 % všech silničních obětí a dojde zde k 50 % všech těžkých zranění. Ještě výraznější je tento podíl v případech dětských tragédií.

Vývoj bezpečnosti v obcích v podstatě kopíruje vývoj celorepublikový, po úspěšném období poklesu v letech 2003–2006 došlo v roce 2007 ke zhoršení, které však nebylo tak výrazné jako u zbytku republiky.

Srovnání intravilán a extravilán



Ukázalo se, že aktivity měst mají pozitivní efekt na silniční bezpečnost a že i řidiči cítí na území měst větší dohled nad dodržováním pravidel. Důkazem toho je největší české město – Praha, které výrazně posílilo dohled prostřednictvím městské policie. V roce 2007, který byl z pohledu bezpečnosti obecně výrazně horší než rok 2006, Praha dokázala snížit počet usmrcených o 40 %!

Kdo v obcích umírá?

Dříve to byli chodci. Dnes jsou na tom chodci podobně jako řidiči aut, což je varováním, že i při nižší rychlosti v obcích jsou lidé v autech ohroženi. V případě dětí jich už víc zemře v autě než jako chodec. Ale pokud zahrneme i těžká zranění, chodec je stále tím nejzranitelnějším.

Proč umíráme v obcích

Rychlost. Pokud jedeme v obci jen o trochu rychleji, třeba 60 km/h místo 50 km/h a srazíme chodce, má chodec 3× menší šanci na přežití než při 50 km/h. Navíc počet srážených chodců vzroste, protože se brzdná dráha prodlouží zhruba o 9 metrů, což jsou tři přechody pro chodce za sebou.

Bezpečnostní pásy. Pro mnoho lidí zbytečnost, proč se poutat ve městě při nízké rychlosti. Většina testovacích crashtestů automobilek probíhá při 50 km/h. Lidé, kteří mají pásy, musí přežít. Pokud je ale nepoužijí, šance na smrt vzroste přibližně 6x. Dokonce když se nepřipoutá zadní pasažér, tak při takovém nárazu usmrcuje člověka před sebou. Dojde-li k nárazu v této rychlosti, fyzikálně nelze udržet dítě v náruči.

Viditelnost. Polovina chodců umírá za snížené viditelnosti. Není třeba dalšího komentáře.

Samozřejmě příčin a okolností je mnohem více. Můžeme rozebírat jízdu na červenou, nepouštění chodců, ale mou snahou v tomto příspěvku je ukázat, že silniční bezpečnost není velká věda, že zde platí fyzika a základní pravidla mají smysl.

Jak může obec ovlivňovat silniční bezpečnost

Opět to zjednoduším a poukážu na to hlavní. Obecně jsou tři základní nástroje – účinné vymáhání pravidel, výchova, dopravní opatření. Nejlépe tyto nástroje fungují dohromady. Každá obec má jinou situaci, jiné prostředky. Dopravně-inženýrská opatření i způsoby dohledu nad dodržováním pravidel zde kvalitně prezentovali jiní přednášející.

Já bych zde rád představil několik příkladů preventivně výchovných aktivit, které lze relativně snadno realizovat.

Dopravní výchova dětí

Obce jsou zřizovateli základních a mateřských škol. Dopravní výchova dnes není povinná, a záleží tedy na každé škole, zda a jak ji bude realizovat. Obec zde může vyvinout iniciativu, aby výuka vůbec probíhala. A může využít řady materiálů, které vytvořil BESIP právě pro základní a mateřské školy.

Řada obcí podporuje provoz a výuku na dopravních hřištích, v některých městech to zajišťuje přímo městská policie.

V některých obcích jsme realizovali speciální program pro žáky škol, kde formou hry a praktických úkolů byly osvojovány základy bezpečného chování chodce, cyklisty, pasažera v autě poskytování první pomoci. Takový program nejen ukáže, co dělat, ale hlavně umožní dětem v daném věku pochopit, proč je to třeba, co se stane v dané situaci, atd. Navíc se téma stává atraktivním a zajímavým.

Akce pro veřejnost

Uvedu příklad města Varnsdorf, kde letos proběhla akce pro veřejnost, která názorně i zábavně prezentovala různá témata silniční bezpečnosti s minimálními finančními nároky. Iniciativy se chopila Policie České republiky, která pozvala tým Výzkumu dopravní bezpečnosti Škoda Auto, Besipteam, hasiče, záchranáře i policisty z blízkého Německa. Úkolem města bylo především zabezpečit vhodný prostor a zajistit propagaci akce.



Informační cedule

Řada českých měst nechala instalovat „vítací ceduli“ s holčičkou, která v ruce drží značku s padesátkou. Nejdříve byly námitky policistů, že na ceduli nemůže být dopravní značka, ale díky Besipu bylo dohodnuto, že rychlost na značce bude vždy odpovídat povolené rychlosti v daném místě, a tudíž nehrozí, že by mátlá řidiče.



Tato cedule má pozitivní efekt hlavně tam, kde občas probíhá měření rychlosti, protože u řidičů pozitivně propaguje dodržování rychlosti.

Při instalaci je nutné dát pozor, aby umístění ani konstrukce neohrožovaly bezpečnost.

Porodnice

Polovina českých porodnic se zapojila do projektu podpory dětských zádržných systémů tím, že ve svých prostorách nechaly umístit dětskou autosedačku pro miminka spolu s instruktážním sedadlem, na kterém si mohli novopečení tatínkové a maminky vyzkoušet, jak miminka správně zabezpečit při jízdě v autě. Města to opět nic nestálo, přitom takto byli osloveni všichni rodiče malých dětí.

Závěrem

Každé město je společenstvím občanů, je tedy ideální, když místní občané, školy, organizace i firmy jsou přímo zapojeny do takových preventivních aktivit. Sníží se tím náklady a zároveň se zvýší dopad akce, protože to lidé vezmou za svoji věc. Navíc lidé přijdou s novými nápady, které ještě zvýší atraktivitu programu.

Bezpečnost silničního provozu je veřejně prospěšné téma, navíc velmi atraktivní a oslovuje úplně každého. Pro každé město je zajímavá výzva takové téma uchopit a ukázat své originální přístupy a nápady. Rád se s nimi seznámím na příští konferenci☺

Robert Šťastný

Vedoucí Besipu v letech největšího zlepšení silniční bezpečnosti (2003–2006), v současnosti je vedoucím projektů silniční bezpečnosti v expertní společnosti AZOS CZ a je součástí týmu Výzkum dopravní bezpečnosti Škoda Auto. Před rokem 2003 více než pět let působil na různých pozicích v ozbrojených silách ČR. Vystudoval Právnickou fakultu v Brně, specializoval se mj. na komunální právo a na hájení zájmů obcí.

Několik otázek pro Roberta Šťastného:

Co považujete za hlavní příčiny smrtelných nehod v obcích?

Chyby řidičů i chodců – vyšší rychlost aut, nepozornost řidičů i chodců, nedávání přednosti jak autům, tak chodcům, malá viditelnost chodců.

Myslíte si, že se v poslední době něco zlepšilo?

1) Řada měst se s vervou pustila do zlepšování silniční bezpečnosti a mají obrovské úspěchy.
2) Nové vedení dopravní policie dobře uchopilo téma a výsledkem je výrazný pokles mrtvých v celé ČR.

Co je potřeba udělat pro zvýšení bezpečnosti v obcích?

Férová a důsledná kontrola dodržování silničních pravidel doprovázená atraktivními osvětovými aktivitami, které vysvětlí smysl takových kontrol. Je to rychlé a dostupné.

Příklad řešení kraje – sledování lokalit s vysokou nehodovostí a audit komunikací

Ing. Stanislava JAKEŠOVÁ, vedoucí odboru dopravy KÚ Libereckého kraje

Poznámky z vystoupení

Liberecký kraj je tu sice zastoupen jako jediný, ale já bych řekla, že kraje jsou na tom všechny podobně. Stejně jako obce, tak i kraje podle zákona o provozu mají povinnost prevenci dělat a kraje se po osmi letech opravdu snaží. Kraje jsou vlastníky silnic druhé a třetí třídy a silničními správními úřady pro silnice první třídy.

Chtěla bych tady okomentovat několik věcí. Jednak jsem chtěla poděkovat médiím. Naše zkušenosti z Libereckého kraje jsou takové, že média velice ráda sáhnou po jakémkoliv informaci a velice ráda ji publikují, takže podle mě v oblasti prevence udělají mnoho.

Další téma, o kterém bych ráda pohovořila, je Bezpečná cesta do školy. Letos jsme nechali udělat vzorek čtyřiceti škol v kraji a nechali jsme si znalcem, který není z Libereckého kraje, posoudit, zdali ta cesta je bezpečná. Bohužel jsme museli usoudit, že ani jedna bezpečná není. V současné době jsme to poslali obcím, kterých se to týká, a domlouváme se, jakým způsobem pokračovat dál a jak tyto chyby odstranit.

Pokud jde o záležitost radarů, připojila bych se na stranu všech, kteří tady říkali, že radary jsou dobré a že obce je nezřizovaly proto, aby vydělaly peníze, ale proto, aby zvýšily bezpečnost. My v Libereckém kraji jsme si vyzkoušeli, že pokud radary jsou, pokud fungují, tak se bezpečnost zvyšuje, a formou grantů podporujeme obce ve zřizování a provozování radarů.

Zazněly tady také otázky ohledně problémů se správci komunikací. Já bych chtěla upozornit, že správci komunikací zajišťují správu komunikace a silniční správní úřad po konzultaci s policií určuje, co na té komunikaci bude, co tam tu bezpečnost bude zajišťovat, a správce je povinen to realizovat. Takže si myslím, že není pravda, že správce řekne, že zimní údržba tam nejde.

Chtěla bych zmínit ještě dvě věci, o kterých se zde nehovořilo. První z nich je sledování lokalit s vysokou nehodovostí. Byla to docela dlouhá práce od roku 2002 až doteď. S výsledky nejsme úplně spokojeni, ale ráda se podělím: vzorek České republiky, Liberecký kraj, má 2 400 km silnic, žádnou dálnici, asi 300 km silnic první třídy, 480 km silnic druhé třídy, a 1 600 km třetí třídy. Nemyslím si jak tady bylo řečeno, že je jedno, jaké kategorie silnice je.

Další věc, o které budu hovořit, je bezpečnostní audit komunikací. Pustili jsme se do toho, máme zatím krátké zkušenosti. Liberecký kraj v roce 2003 formuloval v dokumentu Koncepte Besip na základě všech problémových oblastí dokument, který byl schválen zastupitelstvem, a s těmi svými cíli, krátkodobými i dlouhodobými, je podporován zastupitelstvem minimálně finančně. Protože jsou to všechno záležitosti, které bez náležité finanční podpory nelze realizovat. Důležité pro tento dokument je, že se daří pravidelně ročně aktualizovat.

Realizuje se monitoring úseků častých dopravních nehod, analyzování příčin častého výskytu dopravních nehod. Začalo se u takzvaných kolizních diagramů, teď už jsou to bodové úseky na silniční síti převedené do „gisových“ produktů, které Liberecký kraj má k dispozici. Dnes už policisté umí pomocí GPS stanovit přesné místo nehody a to se ve spolupráci s nimi zakreslí do map.

Postupy pro nový způsob zpracování nehodovosti: důležitá je vhodná databázová aplikace, která by umožnila propojení údajů o nehodách evidovaných policií s daty o silniční síti, která poskytuje silniční databanka. Program měl umožnit doplnění informací o stavu vozovek, které ovlivňují bezpečnost silničního provozu, zejména pokud jde o povrch vozovek. V Libereckém kraji jsme vybrali program, který jsme do této doby používali zejména na screening povrchu komunikací. V první řadě jsme importovali data od policie, přepočítali staničení jednotlivých nehod a lokalizovali jsme nehody do uzlových lokalizačních systémů tak,

jak to v současné době používá silniční databanka. Importovaná data jsme pak zpracovávali a výsledná nabídka nám umožňuje vyhledat problémové sekce na komunikaci dle parametru a rozdělení na různě dlouhé úseky. My můžeme vysledovat historii nehod od roku 2004, lokalizovat nehodové úseky podle délky tak, jak my si stanovíme, a tak, jak je potřeba. Výsledkem je databáze v jednoduchých tabulkách, grafech, které lze zpracovat a používat.

Pokud jde o nové záležitosti, vyzkoušeli jsme si, že nejlepší přehled je na hektometr. Ten vykazuje nejmenší chybu ve zpracování jak policistů, tak mých kolegů inženýrů, kteří tu databázi převádějí. Můžeme vybírat dopravní nehody podle různých oblastí tak, jak se nám hodí. Na základě těchto přehledů byl zpracován dokument, podle kterého jsou postupně nahrazovány křižovatky s klasickým křížením většinou na křižovatky okružní, v poslední době i na křižovatky se světelným zabezpečením.

Dokument, který připravujeme zejména pro novináře, je mapa se smrtelnými nehodami nebo s nehodami, kde následkem byla smrt.

Záležitost, kterou využívají zejména správci pozemních komunikací, je přehled počtu nehod na všech silnicích (první, druhé, třetí třídy) bez souvislosti na vlastnictví podle příčiny smyku. To je věc, kterou jsme dříve také příliš nesledovali, a teď už vidíme, kde je potřeba příčinu odstranit.

Postup pro odstraňování nehodových míst: zavedení nehod do databázového programu, analýza nehodových míst – tento bod je nejsložitější, protože se opravdu musíme dát dohromady s policisty, se správci, s odborníky a každou tu jednotlivou nehodovou lokalitu vyhodnotit. Poté se provádí diagnostika vozovky v krizových místech, návrh údržby nebo opravy nehodového místa, realizace provedení údržby nebo opravy. Věc, která je velice důležitá, je další sledování této lokality, jestli se opravdu podařilo odstranit dopravní nehody. Další možnosti, které tato databáze umožňuje, jsou tiskové výstupy. My je postupujeme novinářům a jsme spokojeni my i oni, To je věc, kterou bych doporučila všem: tabulkové výstupy, přehledy pro vizualizaci, prezentace formou mapového projektu, pro všechny, kdo se danou problematikou zajímají. Tato data máme na webových stránkách Libereckého kraje. Každá obec, každý občan se může podívat.

Druhá oblast, kterou jsem zmínila, je oblast bezpečnostního auditu. V roce 2003 jsme ještě ani nevěděli, co to bezpečnostní audit je. Tenkrát kolegové z Centra dopravního výzkumu začínali osvětou a informacemi o něm. My jsme se toho chopili, ale do současnosti máme zkušenosti spíše špatné. Protože ne vždy, když se dopídíme, že je na té silnici něco špatné, tak to ten, který by to měl opravit, opraví.

První naše zkušenosti proběhly po provedených analýzách, konkrétně silnice E35 Žďárek z Prahy do Liberce. Počty dopravních nehod byly vysoké, po provedeném opatření se snížily, ale čtvrtým rokem to tam zase začalo nanovo. Ten problém řešíme dodnes. Vybrali jsme si asi pět takových úseků, kde dopravních nehod bylo nejvíce. Poradili jsme se se znalcem v této oblasti, nechali jsme si zpracovat analýzy, na jejichž základě jsme se snažili opatření realizovat. Konkrétně Žďárek – tam se zjistilo, co je příčinou, ale vidíte, že ta příčina se nám opakuje, tak řešíme, jak to udělat, aby opatření bylo dlouhodobější.

Podobně v situaci libereckého tunelu. Tam se nám postupnými opatřeními podařilo lokalizovat problém. Dopravní nehody ubyly a nejenom že ubyly, ale protože se jedná o silnici první třídy, ministerstvo dopravy tam činí docela významná opatření na bezpečnost průjezdem tímto tunelem.

Po zkušenosti s rozborem dopravních nehod jsme se pustili do dalších kroků a to byly bezpečnostní audity. Nechali jsme si zpracovat bezpečnostní audit v okamžiku kolaudace stavby a na základě výsledků jsme přišli na to, že tu stavbu třeba nelze zkolaudovat, takže jsme pak naráželi na problémy, kdo to zapříčinil. Známe jeden konkrétní případ, kdy jsme řešili, že už projekt nebyl zpracován dobře, ale v této republice neexistuje nikdo, kdo by projektantovi dokázal poručit, nebo přikázat úhradu více nákladů, které potom vznikly tím, že se stavba opravovala. Došli jsme k názoru, že jediné možné řešení je to, že bezpečnostní

audity necháváme zpracovat před vydáním stavebního povolení – to je ještě čas, kdy je možno nějaké úpravy udělat.

Další věc, kterou se snažíme v posledních letech ne s velkým výsledkem řešit, je separace ohroženějších účastníků silničního provozu, to znamená cyklistů od motorové dopravy. Budu velice ráda, když se to v rámci celé republiky povede.

Více také na www.kraj-lbc.cz.

Ing. Stanislava Jakešová

Vedoucí odboru dopravy Libereckého kraje od roku 2002. Absolventka VŠD v Žilině, distančního studia Právo v dopravě na Universitě Pardubice. Dlouholetá praxe v oblasti dopravy veřejné správy.

Několik otázek pro Ing. Jakešovou:

Co považujete za hlavní příčiny smrtelných nehod v obcích?

Neohleduplnost jednotlivých účastníků provozu na pozemních komunikacích.

Myslíte si, že se v poslední době něco zlepšilo?

Ano, zejména opatření, která chrání chodce a patření, která brání rychlé jízdě.

Co je potřeba udělat pro zvýšení bezpečnosti v obcích?

Zvyšovat dozor policie, preventivně působit na jednotlivé skupiny účastníků provozu na PK.

Jak obce samy mohou přispět k zvýšení bezpečnosti?

Zejména se věnovat oblasti lidského činitele a pozemní komunikace.

A kraje?

Stejně a navíc mohou zajišťovat metodiku a informace pro obce.

VÝZNAM A ÚČEL POJIŠTĚNÍ PRÁVNÍ OCHRANY D.A.S.

Znáte ze svého okolí případ, kdy se účastník dopravní nehody cítil neoprávněně nařčen ze zavinění nehody nebo nedostatečně odškodněn od viníka či od pojišťovny?

Našim klientům v takovýchto situacích pomáháme a poskytujeme jim právní ochranu. Klientům zajišťujeme prosazování jejich oprávněných požadavků u protistrany a naše společnost, D.A.S. pojišťovna právní ochrany, a.s., také nese riziko nákladů za konkrétní právní ochranu.

Účelem pojištění právní ochrany je odstranit nebo alespoň zmírnit nepříznivé důsledky nahodilých právních sporů a výdajů s tím spojených. Pojištění právní ochrany podporuje pojištěného při prosazování jeho právních zájmů a nese nebo zmírňuje riziko vzniklých nákladů.



Přestože při řešení sporů či prosazování práv platí zásada rovnosti, je realitou, že v důsledku složitosti právních předpisů má větší šanci na úspěch ten, který se v právních předpisech lépe orientuje – tudíž obvykle má větší šanci na úspěch ta strana, která si může dovolit zkušenějšího právníka. **Pojištěním právní ochrany si lze efektivním způsobem zajistit spolehlivé právní zázemí a zbavit se obav z nákladů za právní služby.**

D.A.S. poskytuje právní ochranu ve všech důležitých oblastech života: od běžného soukromého rodinného života přes motorismus a zaměstnání až po podnikání.

Potřebuje-li pojištěná osoba uplatnit náhradu škody, je-li proti ní zahájeno řízení pro nedbalostní trestný čin nebo přestupek nebo hrozí-li jí, či skutečně nastane, spor v oblasti, pro kterou má právní ochranu sjednanou, potom **po oznámení pojistné události** D.A.S. vede potřebná jednání s ohledem na nejlepší možné vyřešení právního sporu. **D.A.S. zajistí zastupování pojištěné osoby** v řízeních mimosoudních, a pokud to bude potřebné, je D.A.S. připravena k prosazování zájmů svých klientů i soudní cestou. Ukáže-li se, že přes podporu poskytovanou ze strany D.A.S. je nezbytné pověřit zastupováním pojištěné osoby advokáta, může si pojištěná osoba, v souladu s pojistnými podmínkami, zvolit vhodného advokáta sama.

Až do částky 500 000 Kč **hradí D.A.S. náklady** za poradenství, za mimosoudní prosazování oprávněných zájmů pojištěné osoby a i za soudní řízení:

- **náklady vlastních specialistů,**
- **přiměřené náklady právních zástupců,**
- **poplatky a náklady na soudní řízení,**
- **poplatky a náklady na řízení u Rozhodčího soudu při Hospodářské komoře a Agrární komoře České republiky,**
- **jistiny k zajištění náhrady škody, nebo jiné újmy, která by mohla vzniknout předběžným opatřením v občanském soudním řízení před soudy v České republice,**

- výdaje za soudně nařízené znalecké posudky,
- znalecké posudky nezbytné pro efektivní prosazení zájmů pojištěného,
- náklady na provedení výkonu rozhodnutí, a to vždy na základě jednoho návrhu pro každý exekuční titul,
- nezbytné výdaje a náklady protistrany a státu,
- náklady pojištěného na cesty k soudu,
- jiné výdaje, jejichž vynaložení bude pojistitel považovat v souvislosti s vyřizováním pojistné události za účelné,
- peněžitou zárukou za účelem vyloučení vyšetřovací vazby, a to formou bezúročné půjčky (samostatný limit pojistného plnění 500 000 Kč).

Sjednáním pojištění právní ochrany získají pojištěné osoby jistotu, že při prosazování či obhajobě svých práv dosáhnou i vůči kapitálově a prestižně silnějším subjektům rovnoprávnějšího postavení, a to bez rizika, že by je právní spor finančně vyčerpával.

Prvním a také „nejstarším“ produktem, který naše pojišťovna nabízí, je pojištění právní ochrany pro vlastníka vozidla, a to včetně posádky, pomáhá jak samotnému vlastníkovi vozidla, tak všem osobám, které toto vozidlo oprávněně užívají.

Kdy lze právní ochranu využít?

Příklad č. 1: Majitel vozidla pojištěného u D.A.S. je účastníkem dopravní nehody, kterou nezavinil. Tato skutečnost je doložena policejním protokolem. Při dopravní nehodě **bylo poškozeno pojištěné vozidlo, majitel pojištěného vozidla utrpěl zranění a v jeho důsledku také ztrátu na ušlé mzdě / ušlém zisku. Došlo rovněž k poškození nákladu.** Majitel pojištěného vozidla doloží rozsah poškození vozidla (např. protokol o prohlídce poškozeného vozidla vypracovaný likvidátorem pojišťovny, u které má viník sjednané „povinné ručení“), fakturu za opravu vozidla, lékařem stanovené bodové ohodnocení bolestného a výši vzniklé finanční ztráty. Obdobné doklady doloží rovněž majitel poškozeného nákladu.

- D.A.S. v rámci pojištění právní ochrany majiteli pojištěného vozidla zajistí uplatnění nároku na odškodnění u viníka dopravní nehody, respektive u pojišťovny, u které má viník dopravní nehody sjednané pojištění odpovědnosti za způsobené škody.
- Obdobným způsobem by pojištění právní ochrany pomohlo i dalším cestujícím v pojištěném vozidle – D.A.S. by jim zajistila uplatnění jejich občanskoprávních nároků u viníka nehody.
- Bude-li pro efektivní prosazení nároku na odškodnění nezbytné zpracovat znalecké posudky, budou z titulu pojištění právní ochrany uhrazeny i tyto znalecké posudky.

Příklad č. 2: Majitel ve vozidle pojištěném u D.A.S. havaroval, a jelikož měl sjednané havarijní pojištění, řádným způsobem své pojišťovně havárii oznámil, likvidátor pojišťovny vozidlo prohlédl, autoservis provedl opravu – a majitel pojištěného vozidla požádal pojišťovnu, u které má sjednané havarijní pojištění, o příslušné pojistné plnění. **Pojišťovna však odmítla pojistné plnění vyplatit.** Majitel pojištěného vozidla, jako osoba pojištěná, má nárok na právní ochranu a D.A.S. mu zajistí posouzení jeho situace a řešení tohoto pojistného sporu.

- D.A.S. zajistí prosazování zájmů pojištěných osob ve sporech vzniklých s ostatními pojistiteli, pokud pojistná událost souvisí s pojištěným vozidlem.

Příklad č. 3: Majitel vozidla pojištěného u D.A.S. si nechal v autoservisu opravit převodovku svého pojištěného vozidla. Bezprostředně po opravě převodovky však došlo k další závadě na převodovce – a **autoservis vzniklou závadu odmítl uznat jako záruční**. I na takovéto případy, pokud nastanou v ČR, se pojištění právní ochrany vztahuje.

- U pojištěných vozidel mají pojištěné osoby nárok na právní ochranu v případě sporů vzniklých v důsledku porušení závazkověprávních vztahů – a spor týkající se uznání reklamované závady je pro to typickým příkladem.

Toto pojištění je vhodné pro každé vozidlo, ať je používáno při podnikání nebo v soukromém životě, a je tím důležitější, čím více se s vozidlem jezdí. Sjednávají si ho jak starostliví otcové rodin (jedná se o zabezpečení pro všechny členy rodiny), tak dopravní firmy (řešení mnoha sporů souvisejících s pojištěnými vozidly a také sporů řidičů, vymáhání náhrady škody včetně ušlého zisku od viníků dopravních nehod, a to i v zahraničí apod.).

Právní ochrana u tohoto produktu se poskytuje při událostech, jež nastaly ve státech Evropské unie a ostatních evropských státech s výjimkou zemí bývalého Sovětského svazu nepatřících do Evropské unie a Turecka a které podléhají pravomoci soudu příslušného státu. V případě událostí závazkově právního charakteru (leasing, smlouva o opravě vozidla, koupě náhradních dílů na pojištěné vozidlo, apod.) musí být smlouva uzavřena s firmou se sídlem v ČR.

Dalším produktem, který vám můžeme doporučit, je pojištění právní ochrany pro řidiče vozidla, které je určeno osobám řídícím často vozidla různého druhu, vozidla svého zaměstnavatele, obchodního partnera, drážní vozidla, vozidla z autopůjčovny aj.

Kdy lze právní ochranu využít?

Příklad č. 1: Řidič pojištěný u D.A.S. je účastníkem dopravní nehody, kterou nezavinil. Tato skutečnost je doložena policejním protokolem. Při dopravní nehodě pojištěný řidič utrpěl zranění a v jeho důsledku také ztrátu na ušlé mzdě / ušlém zisku. Pojištěná osoba doloží lékařem stanovené bodové ohodnocení úrazu a výši vzniklé finanční ztráty.

- D.A.S. v rámci pojištění právní ochrany svému pojištěnému zajistí uplatnění nároku na odškodnění u viníka dopravní nehody, respektive u pojišťovny, u které má viník dopravní nehody sjednané pojištění odpovědnosti za způsobené škody.

Příklad č. 2: Řidič pojištěný u D.A.S. je účastníkem složitě dopravní nehody, při které není zřejmé zavinění jednotlivých účastníků. Z tohoto důvodu se zavinění dopravní nehody bude zjišťovat při dalším přestupkovém řízení. Pojištěný řidič má tu výhodu, že D.A.S. mu na jeho žádost zajistí a uhradí právníka, který ho při přestupkovém řízení bude zastupovat. Pojištěná osoba tak získá jistotu, že její argumenty budou vzaty v úvahu, což může mít za důsledek nižší postih, případně zproštění viny.

Příklad č. 3: Obdobná situace nastane, pokud bylo proti řidiči pojištěnému u D.A.S. zahájeno přestupkové řízení pro podezření ze spáchání nedbalostního přestupku v oblasti dopravy.

- Pojištěný řidič má právo na obhajobu v přestupkovém nebo trestním řízení, jež proti němu bylo zahájeno správním orgánem nebo orgánem činným v trestním řízení v důsledku jednání nebo opomenutí, které může mít za následek postih podle přestupkového nebo trestního zákona. Pouze však v případě, že se jedná o trestný čin nebo přestupek nedbalostní povahy související s řízením vozidla.

Příklad č. 4: Řidič pojištěný u D.A.S. při dopravní nehodě utrpěl úraz a požádal pojišťovnu, u které má sjednané úrazové pojištění, o příslušné pojistné plnění. Pojišťovna odmítla pojistné plnění vyplatit. I v tomto případě má pojištěná osoba nárok na právní ochranu.

- D.A.S. zajistí prosazování zájmů pojištěného řidiče ve sporech vzniklých s ostatními pojistiteli, pokud pojistná událost souvisí s řízením vozidla a současně i s pojištěným řidičem.

Právní ochrana se poskytuje při událostech, jež nastaly při řízení vozidel ve státech Evropské unie a ostatních evropských státech s výjimkou zemí bývalého Sovětského svazu nepatřících do Evropské unie a Turecka a které podléhají pravomoci soudu příslušného státu. Toto pojištění si sjednávají zejména řidiči firem provozující mezinárodní dopravu.





REGIONSERVISTM

DRŽITEL CERTIFIKACE ISO 9001:2000

Dovolte nám pro nový rok 2009 vybrat a nabídnou Vám naše nejzajímavější a zároveň nejžádanější služby.

Na všechny naše služby máme certifikaci kvality ISO 9001:2000. Specializujeme se na samosprávy. Objednávejte prostřednictvím internetových stránek www.regionservis.cz nebo pište na podatelna@regionservis.cz

ROZPOČTOVÝ VÝHLED NA KLÍČ

Nezávislý pohled na finance města nebo obce je vždy výhodou. Zaslepenost vlastním světem může mít vážné následky. Zhodnotíme dosavadní finanční situaci města nebo obce. Stanovíme rozpočtový výhled na roky 2010 až 2013. Sestavíme výhled srozumitelný a přehledný pro samosprávu. Obsahuje také data předpokladu roku 2009. Dodáváme do deseti dnů od obdržení vyžádaných podkladů.

Cena: pro obec 15 000 Kč + 19% DPH, město 30 000 Kč + 19% DPH

ŠKOLENÍ – ŘÍZENÍ SAMOSPRÁVY S OHLEDEM NA FINANČNÍ KRIZI

Školení je určeno starostům, místostarostům, zastupitelům a vedoucím úředníkům měst a obcí. Školení realizujeme přímo na úřadě samosprávy. Obsahem je podání výkladu o finanční krizi, jaký má původ a jaké bude mít dopady do hospodaření měst a obcí a do hospodaření státu. Součástí výkladu jsou také doporučení samosprávě na opatření a diskuse se zastupiteli. Délka školení je 3 hod.

Cena: 17 850 Kč (v ceně je zahrnuto 19 % DPH, doprava, užití dataprojektoru, zajištění plátna a PC)

VÝPOČET DAŇOVÝCH PŘÍJMŮ NA 3 ROKY DOPŘEDU + MNOHALETÁ STATISTIKA

Na míru pro jakékoliv město nebo obec provedeme výpočty daňových příjmů na následující rok i s výhledem do roku 2011. Zohledňujeme finanční krizi. Součástí dodávky je desetiletá statistika příjmů a výdajů zpracovaná v tabulkách a přehledných grafech. U této služby máme stovky spokojených měst a obcí. Dodáváme do tří dnů.

Cena: 3 927 Kč včetně 19% DPH

ISO 9001:2000 DO MĚST

Vysokou úroveň a kvalitu řízení města potvrdíte zavedením certifikace mezinárodního standardu. Zavedení ISO normy zvyšuje šance města na získávání dotací a podstatně zlepšuje know how města a jeho tvář a šance při různých kontrolách. Zavedené ISO podstatně zlepšuje realizaci cílů samosprávy i státní správy. Standard k práci rozhodně nepřináší novou práci. Jako jediní na trhu připravíme město na zavedení standardu ISO 9001:2000 s garancí získání certifikace. Zatím pouze 9 měst v ČR má certifikaci ISO a rychle jich přibývá. Certifikujeme pouze u světové jedničky na trhu, společnosti SGS. Realizace zavedení ISO normy trvá cca 3 až 6 měsíců, podle stavu řízení kvality úřadu a procesů.

Cena: dle počtu zaměstnanců od 170 000 Kč včetně 3 let dozorových auditů a včetně DPH

ANALÝZA HOSPODAŘENÍ MĚSTA (ZPRÁVA O STAVU MĚSTA)

Jedná se vlastně o zprávu o stavu města. Posoudíme hospodaření a zabezpečení veškerých nebo na přání pouze vybraných činností města. Posoudit lze úřad, organizační složky, městem řízené a vlastněné (zřizované) organizace a společnosti. Vypracujeme analytický dokument s návrhy na zlepšení hospodaření. Dokument je vhodný zejména jako podklad k politickému rozhodování a informování samosprávy.

Cena individuální dle rozsahu zakázky

Vybrané reference 2008

- 2008 – Město Králíky – ISO 9001:2000
- 2008 – Obec Lichoceves – rozpočtový výhled
- 2008 – Město Stráž pod Ralskem – rozpočtový výhled
- 2008 – Město Aš – rozpočtový výhled
- 2008 – Město Lanškroun – Strategický plán rozvoje
- 2008 – Město Přeštice – program tréninku managementu – Development centrum
- 2008 – Město Jablonec nad Nisou – dvoudenní trénink Projektové řízení dle mezinárodních standardů v praxi
- 2008 – Město Bohušovice nad Ohří – školení starostů – finance a rozpočet 2009
- 2008 – Statutární město Mladá Boleslav – Rozpočtový výhled
- 2008 – Obec Chrást – Rozpočtový výhled
- 2008 – MV ČR – seminář – Základy projektového řízení pro správní a ústřední správní úřady
- 2008 – Město Letohrad – Koncepce cestovního ruchu města 2008
- 2008 – Město Letohrad – Analýza daňových příjmů a příprava dotazu na správní úřady 2008
- 2008 – Týn nad Vltavou – Optimalizace hospodářských a ekonomických činností města
- 2008 – Kamenický Šenov – Racionalizace organizačních složek města
- 2008 – Město Králíky – Strategický plán rozvoje města
- 2008 – Město Letohrad – Strategický plán rozvoje města
- 2008 – Obec Hradištko – Strategický plán rozvoje obce
- 2008 – Město Jemnice – Strategický plán rozvoje města
- 2008 – Městys Davle – Strategický plán rozvoje městyse
- 2008 – 2007 – E-learningový kurz Veřejné finance pro úředníky správních úřadů, Rentel a.s.
- 2008 – Město Aš – školení Projektové řízení a Time management
- 2008 – Město Tábor – studie proveditelnosti parkovacího domu Na Parkánech
- 2007 – Město Jílové u Prahy – Strategický plán rozvoje města
- 2007 – Obec Chýně – Strategický plán rozvoje
- 2007 – Město Veselí nad Moravou – Projektová dokumentace a analýza pro rozhodnutí města o racionalizaci vybraných služeb
- 2007 – Statutární město Pardubice – seminář Projektové řízení pro vedení města
- 2007 – Karlovarský kraj – seminář Finance 2008 a Projektové řízení
- 2007 – Město Kamenický Šenov – seminář Finance města, rozpočet a rozpočtový výhled
- 2007 – Město Benešov nad Ploučnicí – seminář RUD pro zastupitele, školení v rámci dobrovolného svazku obcí
- 2007 – Obec Prlov – školení zastupitelů Grizzly
- 2007 – Obec Boršice u Blatnice – školení zastupitelů Grizzly
- 2007 – Obec Mikulůvka – školení zastupitelů Grizzly
- 2007 – Národní síť MAS ČR – školení financování malých obcí

Podrobnosti referencí k vybrané službě zašleme rádi na vyžádání.

Kontakt
Ing. Luděk Tesař
jednatel

Regionservis, spol. s r.o. držitel ISO 9001:2000 od SGS
Elišky Přemyslovny 429
156 00 Praha 5 - Zbraslav
email: ludek.tesar@regionservis.cz

GSM: 602 690 061 • sekretariát: 257 199 616 • fax: 257 199 615 • internet: www.regionservis.cz

REGIONSERVIS™

DRŽITEL CERTIFIKACE ISO 9001:2000

PLÁN AKCÍ NA ROK 2009						
var. symbol	charakter akce	název	dny	termín	místo	termín uzávěrky přihlášek
LEDEN						
1101	krajská konference	IV. Setkání starostů a místostarostů Olomouckého kraje	1	20. ledna (út)	Olomouc	16. 1.
1201	krajská konference	IV. Setkání starostů a místostarostů Jihočeského kraje	1	29. ledna (čt)	Písek	27. 1.
ÚNOR						
1102	krajská konference	V. Setkání starostů a místostarostů Libereckého kraje	1	5. února (čt)	Liberec	3. 2.
1202	krajská konference	IV. Setkání starostů a místostarostů Moravskoslezského kraje	1	17. února (út)	Ostrava	13. 2.
1302	společenská akce	Společný reprezentační ples Regionservisu a Hotelu Praha*****	1	21. února (so)	Praha	13. 2.
BŘEZEN						
1103	krajská konference	IV. Setkání starostů a místostarostů Ústeckého kraje	1	3. března (út)	Ústí nad Labem	27. 2.
1203	krajská konference	V. Setkání starostů a místostarostů Karlovarského kraje	1	17. března (út)	Mariánské Lázně	13. 3.
1303	neformální setkání	IV. Zimní škola veřejné správy	3	24.–26. března	Krušné Hory	16. 3.
DUBEN						
1104	krajská konference	IV. Setkání starostů a místostarostů Zlínského kraje	1	14. dubna (út)	Zlín	10. 4.
1204	odborné setkání	IV. Konference o bezpečnosti silničního provozu obcí ČR	1	28. dubna (út)	Praha	24. 4.
KVĚTEN						
1105	krajská konference	VI. Setkání starostů a místostarostů Královéhradeckého kraje	1	14. května (čt)	Hradec Králové	12. 5.
ČERVEN						
1106	celostátní setkání	IV. NÁRODNÍ SETKÁNÍ STAROSTŮ, PRIMÁTORŮ A HEJTMANŮ ČR	1	16. června (út)	Praha	9. 6.
ZÁŘÍ						
1109	krajská konference	V. Setkání starostů a místostarostů Plzeňského kraje	1	15. září (út)	Plzeň	11. 9.
1209	odborná konference	Rozpočet a finanční vize měst a krajů 2009	1	24. září (čt)	Praha	22. 9.
1309	krajská konference	V. Setkání starostů a místostarostů Středočeského kraje	1	29. září (út)	okolí Prahy	25. 9.
ŘÍJEN						
1110	krajská konference	IV. Setkání starostů a místostarostů Jihomoravského kraje	1	15. říjen (čt)	Znojmo	13. 10.
1210	odborné setkání	V. Konference o bezpečnosti silničního provozu ve městech a krajích ČR	1	22. října (čt)	Praha	20. 10.
LISTOPAD – PROSINEC						
1111	krajská konference	IV. Setkání starostů a místostarostů kraje Vysočina	1	10. listopadu (út)	Jihlava	6. 11.
1211	krajská konference	V. Setkání starostů a místostarostů Pardubického kraje	1	26. listopadu (čt)	upřesníme	24. 11.

www.regionservis.cz