

# Všichni jsme na cestách



## TEMA

technika | ekonomika | marketing | aktuality



03

Čtvrtletník  
Okresní hospodářské  
komory Most  
číslo 3 | ročník 3 - září 2008

### Rozhovor s prof. Ing. Moosem, CSc.

Zeptali jsme se... str. 6 – 7



### Konkurenceschopnost česko-saských cest

str. 5

### Téma „TEMA“ podle Hofmanna

str. 17

Komora s.r.o.





[www.kavka-bus.cz](http://www.kavka-bus.cz)

**Autobusy KAVKA, a.s.**

Báňská 287, 434 01 Most

IČ: 27289974

[info@kavka-bus.cz](mailto:info@kavka-bus.cz)

## JAKÁ JE SOUČASNÁ FILOZOFIE VAŠÍ SPOLEČNOSTI?

Naše záměry a cíle se v průběhu času prakticky nemění. Stále se chceme naplno věnovat předmětu našeho podnikání, tedy poskytovat co možná nejlepší služby na poli autobusové dopravy. Při tom chceme zkvalitňovat spolupráci se stávajícími smluvními partnery a současně jsme připraveni expandovat a poskytnout naše služby jakýmkoliv dalším zájemcům. Dovolím si

konstatovat, že jsme schopni kvalitně zvládnout jak jednorázové přepravní akce, tak dlouhodobé plnění dohodnutých přepravních závazků. Za samozřejmost při své činnosti považujeme úsilí o neustálé zlepšování poskytovaných služeb, ať se to týká vozového parku, komfortu pro cestující, přesnosti apod.

## JAKÝ JE V SOUČASNOSTI VÁŠ VOZOVÝ PARK?

Jak jsem již zmínil, chtěli bychom, aby se náš vozový park neustále pozitivně vyvíjel. Aktuální změnou je to, že jsme z provozu vyřadili všechny autobusy značky Karosa 7. typové řady, které jsme nahradili modernějšími stroji. V této souvislosti se však nemohu nepozastavit nad mediální kampaní, která se proti tzv. "sedmistovkám" rozjela. Informace, které byly prezentovány, byly zavádějící, přitom je skutečností, že těmito autobusy v současné době bezproblémově jezdí naprostá většina dopravců. Naši poslední investicí

z nedávné doby je pořízení několika pěkných autobusů ISUZU – TURQUOISE, Model 4HK1-TC, které byly nedávno za účasti představitelů místních samospráv slavnostně uvedeny do provozu. S ohledem na to, že se v branži pohybujeme již delší dobu, máme korektní vztahy se všemi renomovanými výrobci autobusů. Proto můžeme zblízka sledovat veškeré vývojové trendy, využívat předváděcí vozidla a získané zkušenosti aplikovat na perspektivní budování naší autobusové flotily.

## CHCETE SE JEŠTĚ NĚJAK VRACET K NEŠTASTNÉ NEHODĚ, KTEROU MĚL VÁŠ AUTOBUS LETOS V OBCI VELEMYŠLEVES?

K několika momentům bych se určitě rád vyjádřil. Především bych chtěl uvést, že za více než patnáct let naší existence se jednalo o první takto vážnou nehodu. V souvislosti s nehodou stále probíhá policejní vyšetřování, jehož průběh pečlivě sledujeme. Faktem je to, že již došlo k zahájení trestního stíhání řidiče autobusu. Bezprostředně po nehodě jsme podnikli jak kroky směřující k náhradě vzniklých škod (podle posledních informací by žádný z cestujících neměl mít trvalé zdravotní následky), tak i vlastní technické šetření po příčině nehody. S ohledem na to, že policejní vyšetřování dosud neskončilo, se omezím na konstatování, že podle našeho zkoumání autobus bezprostředně před nehodou brzdil. Nejen v návaznosti

na tuto nehodu jsme ještě zpřísnilí technický dohled nad nasazovanými vozidly i personální přístup k řidičům, u nichž stále striktně trváme na plnění všech povinností. Ačkoli to může znít trochu pesimisticky, silniční doprava je velice náročný a nebezpečný provoz, se kterým je pravidelně spojeno určité riziko. Mimořádné události v silniční dopravě nebude možné nikdy zcela vyloučit, ať se již jedná o technickou závadu vozidla, nebo o selhání řidiče. Za naší společnost však mohu zodpovědně prohlásit, že děláme vše pro to, abychom se přizpůsobili rostoucím požadavkům silničního provozu a zároveň minimalizovali možnost vzniku mimořádných událostí.

*Na otázky redakce odpovídal*

*pan Karel Kavka*

*předseda představenstva akciové společnosti*



Slavnostní uvedení nových vozidel ISUZU do provozu na litvínovském nádraží.

**Motto:**

Na silnici do Prašil jeden mladý cestář žil  
a kamení tam roztloukal, když silnice štěrkoval.....

**Vážení čtenáři,**

místo moudra klasiků, jsem si k dnešnímu vydání vypůjčil slova známé písničky, která ve své době trhala rekordy oblíbenosti. Ona samozřejmě svým textem pokračuje dál a myslím si, že většina z nás ta slova více či méně zná. Píseň v sobě prostými slovy koncentruje myšlenky o problematice dopravy a jak dnes říkáme dopravní infrastruktury, tak jak ji dnešními slovy učenými vnímáme takřka denně. Většina z nás se do kontaktu s dopravou dostává téměř každý den, buď jako aktivní účastník nebo pasivně jako „člověk chodec“. Aktivní řidič, mezi které patří jistě většina z nás dospělých, si mnohdy posteskne, kde že jsou ty časy, kdy se o svoji silnici staral ten konkrétní a viditelný cestář. A kdy ten pan konkrétní starosta či správce byl tou autoritou, která kontrolovala, jak a kolik toho udělá. Jenomže jsme jako společnost vyspěli, starosty různých velikostí sice máme stále, ale z cest a silnic se stala infrastruktura a na to už musí být studovaní odborníci. Místo cestářů máme správce komunikací a specializované firmy. Co naplat, pokrok se zastavit nedá. Nicméně k zamýšlení to snad stojí, jak se s o to velkou nadsázkou pokusil autor smutné pohádky na poslední straně. Již tradičně jsem si mohl v hlavním rozhovoru vyměnit pár názorů, tentokrát s panem prof. Moosem, a světe div se, ani jsme si mnoho neprotičili. Vedle hlavního rozhovoru stojí za přečtení i rubrika JoJo, kde nám pan ministr dopravy vysvětlil, jak je to vlastně s těmi zimními opravami silnic - nebo infrastruktury? Vaší pozornosti také doporučuji názory pana prezidenta partnerské komory jihozápadního Saska - pana Lohseho, jinak prosperujícího německého dopravce. S touto komorou se již dlouhodobě prostřednictvím naší odborné sekce, jejíž představení také na našich stránkách najdete, problematice dopravy, zejména v pohraničí, velmi věnujeme. Se zájmem jsem si přečetl i příspěvky našich kolegů z druhé partnerské komory v Halle – Dessau. Ve chvíli, kdy píšu tento úvodník, nevím, jestli se na stránky našim grafikům vejdou celá vyjádření vedoucích odborů dopravy na krajském úřadě a našich městech, ale zcela jistě budou v úplném znění na našich webových stránkách a za prostudování rozhodně stojí. Velmi jsem se bavil nad slovy pana ředitele divadla

Hofmanna v naší nové pravidelné rubrice a doufám, že mu humor a nadsázka vydrží i do dalších vydání. Oproti tomu zcela vážně se nám dostává prostřednictvím minitestu pana Pateru apel k tomu, abychom alespoň v náznu posoudili sami sebe, jak na tom vlastně jsme a případně se svěřili do „jeho rukou“. Toto velmi vhodně bohužel doplňují tabulky o dopravních nehodách v našem nejbližším okolí. Tradičně trochu vážného k poučení dodal pan Mann na stránce naší dceřinné společnosti KOMORA, s.r.o..

**Vážení čtenáři,**

i když se pravidelně v našem časopise věnujeme tématům, která jsou dle našeho názoru důležitá a nadčasová, přece jenom je vydání jednotlivých čísel také zařazeno do kontextu aktuálního dění. Dnes opět společenské dění ovlivňují volby, tentokrát do kraje a senátu. Politické strany opět „naolejovaly své zbraně“ a vrhly se do předvolebního boje (opět mě napadá jedna písnička od pana Wericha). „Chvála rozumu“ se tomuto klání hospodářská komora zdárně vyhýbá a řeší své podnikatelské problémy, potažmo problémy efektivity celé společnosti. Podnikatelské prostředí trápí vedle problematiky na světových finančních trzích a diskuse „Euro- neeuro“, také věci pragmatičtější a interně řešitelné. Bohužel však neřešené nebo řešené na úkor těch, na kterých leží břímě zajišťování zdrojů pro existenci každého z nás. Dá se mluvit o nekontrolovaném růstu cen energií, které stále více naše výrobce staví do nekonkurenceschopné role pasivních diváků nad svými prázdnými „šuplíky“ na objednávky. Dá se mluvit o riskantní a nezodpovědné politice sebezničujícího se odřezávání od primárních a technicky dosažitelných vlastních energetických zdrojů na severu Čech a Moravy, s prezentovanou falešnou iluzí, že to snad nějak dopadne a že snad už nebudeme plýtvat a budeme šetřit. Zde mě napadá další bajka a to o sedlákovi, který odnaučoval svého osla žrát, až se mu to podařilo. Hospodářská komora ČR, resp. její představenstvo si v těchto dnech odsouhlasilo zásady hlavní orientace komory k energetice, které jsou k dispozici na stránkách komory a doporučují je k prostudování. Dá se dále mluvit o pracovní síle, o legislativě, o technických normách a dalo by se dále v podobném duchu pokračovat a jistě by se k tomu mohli přidat i zemědělci. Ale prostor k úvodníku má své meze, tak alespoň ještě jedno téma, které se týká naší komory. V těchto dnech končí tříleté funkční období členů orgánů naší okresní komory. V polovině října budeme volit své nové představitelky, kteří jak doufám povedou komoru k dalšímu rozvoji a odbornému růstu. Dovolte mi, abych na závěr mého úvodního slova upřímně poděkoval všem členům orgánů komory, kteří na svá bedra vzali odpovědnost za rozvoj komory a jejich aktivit. Mostecká komora je i z pohledu neúčastného pozorovatele, a třeba i nepřejícníka, nepřehlédnutelným aktérem hospodářského i společenského dění v regionu, ale i mimo něj v tuzemsku i zahraničí. Ještě jednou, vážení kolegové, velký dík. Všem ostatním přeji pokud možno krásné a pohodové podzimní dny. A politikům ve volebním boji důstojnost, slušnost a tolik potřebnou noblesu. Těšíme se na povolební spolupráci v důstojném a všem prospěšném tandemu.

**Ing. Rudolf Jung**  
předseda Okresní hospodářské komory Most

# JO-JO

Jedna otázka – jedna odpověď



pro ministra dopravy Ing. Aleše Řebíčka

*Vážený pane ministře,  
k předpokladům pro řízení resortu  
dopravy patří kromě jiných osobních  
vlastností beze sporu i technický cit  
a prozíravost. Můžete, pane ministře,  
naším čtenářům říci svůj názor na fakt,  
že v době všeobecného nedostatku  
peněz na všechno, se stát, a na něm  
závislé instituce, v loni na konci listopadu  
pustil, z hlediska klimatických  
podmínek, do kvalitativně problema-  
tických velkých oprav živitních krytů  
silnic – to opravdu koncem roku, kdy  
ministrské kalkulačky udělají součet,  
musí být vše utraceno?*

Není tak úplně pravda, že by se někdo do opravy silnic pustil na konci listopadu. Tou dobou mohly někde opravy končit, ale většina staveb již byla dokončena. Do programu se ŘSD pustilo ne proto, jak naznačujete, aby se peníze utratily v roce, pro který jsou určeny, ale proto, že to byla šance udělat za peníze uvolněné na jiných stavbách ještě před zimou řadu prací a zabránit tak tomu, aby se dotčené komunikace během zimy dále poškodily, což by mohlo po zimě vyvolat potřebu náročnějších a tedy dražších oprav. Faktem přitom je, že dnešní technologie dovolují provádět údržbové práce na komunikacích v podstatě po celý rok s výjimkou období, kdy mrzne. Toho jsou si dodavatelé samozřejmě vědomí a k realizaci staveb přistupují i přesto, že smlouvy uzavřeli dlouhodobě a že tyto smlouvy obsahují standardní záruky za kvalitu. Krajské správy ŘSD během podzimní akce sledovaly meteorologické podmínky a pokud by došlo k tomu, že práce již kvůli počasí nemohly pokračovat, připravily by náhradní řešení tak, aby nedokončené rekonstrukce nekomplikovaly plynulost silničního provozu ve vyšší než nezbytně nutné míře.

## OBSAH

- Editorial, Jo-Jo 3  
 Obsah, Curriculum vitae OS dopravní 4  
 Pozor hranice 5  
 Hlavní téma – doprava – rozhovor s prof. Ing. Moosem, CSc. 6 – 7  
 Doprava a státní úřady 9  
 KOMORA, s.r.o. 10  
 Úřad OHK Most 11  
 Silnice versus koleje 12  
 Cizinec na českých silnicích 13  
 Dopravní policie 14  
 Anketa 15  
 Život bez byznysu – Téma „TEMA“ podle Hofmanna 17  
 Do prance, Miniautotest 18  
 Pohádka 19

celé znění časopisu najdete na [www.ohk-most.cz](http://www.ohk-most.cz) v sekci e-TEMA

Odborná sekce dopravní byla založena dne 13. října 2000 přesně v duchu Statutu odborné sekce OHK Most. Odborná sekce je orientována pro firmy, jejichž podnikatelské aktivity a zaměření přímo souvisí s nákladní a osobní přepravou, silniční a kolejovou dopravou, s výstavbou a údržbou dopravní sítě a příslušenství a v neposlední řadě obchodní a technickou infrastrukturou.

# Curriculum vitae Odborná sekce dopravní

Zakládajícími členy byly společnosti SETA GROUP, a.s., MM PROJEKT, a.s., ČD žel. stanice Most, DOPRAVNÍ PODNIK měst Mostu a Litvínova, a.s. a společnost Mobilpark, s.r.o. Prvním jednatelem sekce dopravní byl zvolen a představenstvem OHK potvrzen Ladislav Mandík, který byl ve funkci do roku 2005. Poté ho vystřídal Karel Kavka, který funkci vykonával do 2006. Od roku 2006 dodnes je jednatelem sekce dopravní Ing. Milan Dundr, ředitel DOPRAVNÍHO PODNIKU měst Mostu a Litvínova, a.s.

Sekce dopravní si v zakládací listině dala za cíl vytvářet podmínky pro cílevědomou a všem členům prospěšnou spolupráci v řešení základních podnikatelských aktivit. Svou činností chce také směřovat k vytváření potenciálu profesionálních vědomostních zdrojů k účelnému ovlivňování počínů orgánů státní správy a samosprávy v řešení problematiky regionu v předemné oblasti. Sekce hodlá také koordinovat aktivity svých členů k minimalizaci komerčních neúspěchů, vytvářet podmínky pro ochranu podnikatelských nápadů a aktivit jednotlivých členů s korektní a řízenou participací ostatních zúčastněných. Jejím cílem je i nabízet svůj odborný a profesionální potenciál ke konzultacím mimokomorovým orgánům a institucím. Samozřejmě chce podporovat vybrané projekty a vyvíjet tlak na jejich realizaci, vytvářet příznivé klima k neformálním a společenským kontaktům, iniciovat a aktivně se podílet na



Ing. Milan Dundr,  
jednatel Odborné sekce dopravní OHK Most,  
ředitel Dopravního podniku měst Mostu  
a Litvínova, a.s.

řešení dopravní infrastruktury. Odborná sekce dopravy také shromažďuje informace týkající se dopravní tematiky regionu, analyzuje je a nabízí členům OHK.

Mezi nejvýznamnější počiny sekce dopravní při OHK Most patří také pořádání mezinárodních dopravních konferencí.

Na pořádání dopravní konference v Oberwiesenthalu se OHK podílela společně s Euroregionem Krušnohoří. Od roku 2001 jsou pak pořadatelskými subjekty pouze hospodářské komory, konkrétně OHK Most a IHK Halle-Dessau. V červnu 2001 proběhla konference v Litvínově, o rok později pak konference v Thumu. Následovala v roce 2004 konference v Marienbergu, o rok později hostil dopravní konferenci Most. V roce 2006 pak proběhla konference v saském Frauensteinu a zatím poslední setkání dopravních odborníků se konalo opět v Mostě.

## Aktuální seznam členů sekce

DP měst Mostu a Litvínova, a.s., Autobusy Kavka, a.s., České dráhy, Mobilpark, s.r.o., Unipetrol doprava, a.s., G7, a.s., MUS závod kolejové dopravy, STOZ, s.r.o., Bittner consulting, s.r.o., Domes Bylany, s.r.o., DTS Vrbenský, a.s., a TERRI, s.r.o.

## TEMA

technika | ekonomika | marketing | aktuality

vydává: Okresní hospodářská komora Most  
 Víšňová 666, 434 01 Most, tel.: 476 206 517,  
 email: [imp@ohk-most.cz](mailto:imp@ohk-most.cz), [www.ohk-most.cz](http://www.ohk-most.cz)  
 šéfredaktorka: Bc. Jolana Siblíková (jol)  
 redakční rada: předseda Ing. Roman Víktoř  
 členové: Ing. Martin Hauptvogel, Ing. Jiří Mann,  
 Mgr. Iva Čerňanská, Ladislav Šeiner, Bc. Jolana Siblíková  
 sazba a tisk: Reklamní agentura Daniel s.r.o., Čtvrtletník  
 náklad: 2500 výtisků, povolení MK ČR E 16676  
 distribuci zajišťuje Mediaservis s.r.o.. Případné reklama-  
 ce uplatňujte na telefonním čísle: 724 553 119

# Konkurenceschopnost česko-saských cest



**K porovnání dopravních cest v sousedním Německu a u nás přinášíme rozhovor s Michaelem Lohsem, prezidentem IHK jihozápadní Sasko.**

***Pane Lohse, již 9 let žijeme jako souosedé na vnitřní hranici EU, nyní bez hraničních kontrol. Naplnila se pro Vás, jako prezidenta komory a špeditéra, rozšířením EU osobní očekávání?***

Před tím, než budeme hovořit o očekávaných, dovolte mi ohlédnout, a to do doby před 20.12.2007. Jediná, pro nákladní dopravu užitečná dopravní infrastruktura, která byla mezi našimi komorovými regiony, byla B174/D7 přes hraniční přechod Hora Sv. Šebestiána/Reizenhain. Ta byla ale využitelná pouze pro dopravu z okresů a do okresů Krušných hor. Podnikatel z Chemnitz, který spolupracoval s podnikatelem z Mostu nebo Chomutova, musel počítat s obrovskými objíždkami při dovážení zboží přes hranice. To se nevyplatilo

a zabraňovalo každému hospodářskému pokroku v našem společném hospodářském regionu. Již od roku 2003 poukazujeme na deficit v přeshraniční dopravní infrastruktuře na našich každoročních dopravních konferencích „Sasko-české cesty“, které pořádají IHK jihozápadní Sasko a OHK Most. V této souvislosti si vzpomínám na společnou rezoluci z roku 2003, která již tehdy obsahově směřovala k dnes aktuálnímu stavu a odkrývala nedostatky, totiž neexistenci investic na vybudování přepravních zařízení pro nové hraniční přechody a ani investic do hraniční infrastruktury.

Domnívám se, že jsme podstatnou měrou houževnatostí našich konferencí přispěli (i politikům) k tomu, že sasko-česká hranice od prosince loňského roku je nejenom teoreticky, ale také zcela prakticky pouze virtuální linií v krajině a region severních Čech a část jihozápadního Sasko tak splynuly. Tím byl položen další základní kámen pro růst přeshraničních hospodářských vztahů v našich regionech.

***To znamená, pokud tomu správně rozumím, že se stávající infrastrukturou bylo docíleno velkého pokroku a naše regiony jsou dostatečně zasítovány?***

Kvůli mýtu se žádná další doprava navíc přes stávající hraniční přechody neuskutečňuje, což mnozí předpokládali. Obávané kamiony s holandskými květinami nebo švédským nábytkem se nekochají krásnou vyhlídkou na Krušnohoří, ale pro své zakázky na jih Evropy využívají dálnici. Čas jsou pro ně, stejně jako pro nás, peníze.

Region musí rychle pochopit, že výstavba a doplnění existující přeshraniční infrastruktury je nám, jako hospodářské lokalitě v soutěži ku prospěchu a ne ke škodě. Věřím, že zejména od komunálních politiků příhraničních obcí budou vycházet optimistické signály a jejich názory budou v budoucnu rozhodovat více než dnes o tom, zda bude infrastruktura regionu k dispozici moderní přepravě zboží a osob nebo se budeme muset spokojit se stezkami a jejich turistickým využitím. Zde si nemůžeme dovolit svůj vlastní egoismus. Hospodářské regiony severních Čech a jihozá-

padního Sasko se současnou infrastrukturou ještě dlouho nebudou konkurenceschopné. Zde vidím novou potřebu jednání pro obě naše komory a jejich společné dítě cyklus seminářů „Sasko-české cesty“. Ale čas velkých konferencí je už za námi. Dnes je nutné jednat se zodpovědnými v regionech. Náš první pokus s komunálními politiky z regionů Hora Sv. Kateřiny/Neuhausen v minulém roce byl pro obě strany povzbudivým začátkem.

***Kde vidíte z dnešního pohledu největší deficity?***

Saský a český cíl je již nasměrovaný, všech 40 km neomezených spojení a všech 10 km spojení s malou tonáží, považuji střednědobě pro náš hospodářský region za únosný. Deficity jsou, dle mého názoru, ve velkokapacitním spojení mezi oblastí Litvínova a Freibergu/Brand Erbisdorfu. Tomuto regionu by měla být, vzhledem i k budoucí renesanci těžby uhlí vyvolané vývojem cen na surovinovém trhu, věnována obzvláštní pozornost. V krátké době musí být vybudováno potřebné spojení mezi Olbernhau a Mostem. Dále si myslím, že se taktéž v krátké době objeví plodné řešení v oblasti Oberwiesenthal/Ostrov, a že se karlovarské vedení města nechá přesvědčit o potřebnosti lepšího spojení mezi Zwickau a Ostrovem. Když teď mluvíme o nadějích, chtěl bych vás nechat nahlédnout do jedné mé vize. Potřebujeme výkonné železniční spojení z Chemnitz do Prahy. Abyste mě nepochopili špatně. Nemluvíme o využití existujících nebo obnovení historických cest mezi našimi regiony, ale o výstavbě nové železnice, která by byla vhodná také pro moderní nákladní přepravu.

Železniční spojení Drážďany-Praha brzy narazí na hranice svého výkonu. Funkční náhrada neexistuje. Už ta nejmenší havárie v úzkém průsmyku údolí Labe ochromí přepravu zboží a cestujících na této severojižní ose.

Snažme se proto v budoucnu společně bojovat o druhé funkční kapacitně dostačující severojižní spojení z Lipska přes Chemnitz/Chomutov/Most do Prahy a Plzně.

***V současné době jste prezidentem Unie komor Labe/Odra, ke které patří také prostřednictvím KHK ÚK mostecká komora. Co pokládáte v tomto přeshraničním grémiu za stěžejní body v rozvoji dopravní infrastruktury pro naše regiony?***

Podle odhadů Saského ministerstva pro hospodářství a práci se hospodářská doprava mezi Saskem a Českem do roku 2015 ztrojnásobí. Z této dimenze je zřejmé, že dopravci sami tyto dopravní proudy nezvládnou. Proto je nutné dále rozvíjet všechny druhy dopravy, které jsou k dispozici. To neznamená jenom zlepšení železniční dopravy ze severu přes Berlín/Drážďany do Prahy a dále na jih, ale také přestavba Labe jako významného severojižního spojení a pojitka naší unie komor.

Děkuji Vám za rozhovor, pane Lohse.

Mgr. Iva Čerňanská  
ředitelka úřadu OHK Most



# Všechny cesty vedou přes nás

Vážení čtenáři, tradice, která se zrodila díky technice a fenoménu internetu, nám opět dovolila otevřít elektronický most. Tentokrát byl veden dialog mezi prof. Ing. Petrem Moosem, CSc., děkanem Dopravní fakulty ČVUT a Ing. Rudolfem Jungem, předsedou OHK v Mostě. Tématem prolínajícím život náš všech, ať chceme nebo nechceme, je doprava. Většinou se pohoršujeme spíše nad dílčími problémy a nevnímáme její problematiku v celku, ale nějak tušíme, že problémů je početně. Pánové, zkuste začít tím nejzákladnějším, a to jsou dopravní cesty:

**Jung:** O dopravě, v obecném smyslu slova, musí každý přemýšlet, ať chce nebo ne. Je to, vedle řeči k dorozumění, také pradávný základ kontaktů mezi lidmi. Dopravní cesty stály bezesporu množství životů a utrpení ve válkách, které se o ně vedly. Ani boje o nadvládu nad oceány vlastně nejsou nic jiného než boj o dopravní cesty. I dnes si stále připomínáme sdílené historky o železnicích na Divokém západě a boje s nimi souvisejícími. Bylo to vždy jasné. Potřebuji sebe a zboží dostat rychle a bezpečně z bodu A do bodu B. Na této základní potřebě se nic nezměnilo. Ale od té doby, co vzdělanější společnost začala prostému pojmu cesta říkat infrastruktura, ke srozumitelnému slovu doprava šperkovat pojem logistika a cestářům říkat správa komunikací apod., mi někdy připadá, že ztrácíme jako společnost zdravý rozum a utápíme se ve stále složitějších vazbách. Expertní odborníci jsou spokojeni vizí neustálého uplatňování nabytých vědomostí, „protivšemozí“ aktivisté brojí „ať to stojí co to stojí“, parlament snad i v dobré víře tvoří, doktoři a magistři práva oběho si mnou ruce a človíček jen zírá. Zírá např. na to, jakou úvahou se nainvestovalo z veřejných peněz do čtyřproudové silnice spojující Most s Teplicemi, na které se jezdí devadesátkou. Proč jsou promrhávány miliardy nedostavěním D8 a také kdo je za genálním nápadem zahájit velkolepé opravy silnic až v listopadu, např. jak se stalo v loňském roce. Kde je logika toho, že nejekologičtější vodní doprava (na kterou je mj. přímo navázána i tradice strojírenské výroby lodí) nemá tzv. zelenou. Proč se na jednom plácku mohou sejít silnice tří zodpovědných vlastníků – a či je vlastně ten pláček? Asi by se dalo pokračovat dalšími konkrétními „proč“, každý by jich vysypal z rukávu dost a tím jsme na začátku mého dilema o zdravém rozumu. Podle mého zdravý, a jak se u nás říká selský rozum, je něco platný v řešení příčin. U řešení důsledků už tak velkou šanci nemá, tam působí další a i mocnější výdobytky civilizace a mnohdy i přírody. Na

druhou stranu je také z hlediska objektivit nutno říci, že na silniční síti je pokrok a rozvoj vidět, ale přece jen – je to úměrně vynakládaným prostředkům? Je vůbec spočitatelné a vyargumentovatelné, co stojí např. vliv té nedostavěné D8 ve vztahu ke škodám všeho druhu na ostatních komunikacích a majetku, které způsobují valící se naše i evropské kamiony? Pane profesore, prosím, vnešte do této problematiky trochu svého pohledu.

**Moos:** Obdivuji, jak pěkně jste vybral právě ta nejozřejavější témata, která se týkají výstavby dopravní infrastruktury u nás. Předně je třeba poznamenat, že za největšími problémy s dopravou, které se promítají do zvýšeného počtu nehod, do stále rostoucích stavů kongescí („dopravních zácp“), do narůstajících negativních vlivů na životní prostředí, stojí především nedokončený základní dálniční skelet a rozpracované rekonstrukce hlavních železničních tratí – koridorů. Díky těžkostem s projednáváním v rámci územních řízení a stavebních povolení dochází k velkému opožďování zahájení staveb. Situace by se měla zlepšit v několika blízkých letech, kdy má ČR k dispozici pomoc ze strany Fondů Evropské unie. V rámci Operačního programu – Doprava, budeme mít navíc do rozpočtu cca 30 mld. Kč právě na investice do dopravní infrastruktury a to nám jistě velmi pomůže. Musím připomenout, že ČR z Fondů EU dostala nejvíc peněz po přepočtení na jednoho obyvatele (téměř 700 mld. Kč) a že z tohoto objemu největší díl dostala doprava na svůj operační program (cca

**Musím připomenout, že ČR z Fondů EU dostala nejvíc peněz po přepočtení na jednoho obyvatele (téměř 700 mld. Kč) a že z tohoto objemu největší díl dostala doprava na svůj operační program (cca 30 mld. Kč ročně do roku 2013).**

30 mld. Kč ročně do roku 2013). Je nám moc líto, že pro vodní dopravu mají naši kolegové z rezortu životního prostředí malé pochopení v souvislosti s nutnými stavebními úpravami vodních cest, které mají přispět k celoroční splavnosti. Tím jsou možnosti investic do této ekologické dopravy velmi limitovány. Co se týče oprav silnic, ty mají svůj velmi technicky provázaný harmonogram. Jestliže se zdrží malá oprava, musí se velká oprava učinit dříve, než stanovil plán. To platí i pro nedodržení údržby a také větších oprav. Pak je třeba přistoupit ke generálním opravám a rekonstrukcím opět v kratších termínech, aby nedošlo k takové míře rozšiřujícího se poškození, které již

ovlivňuje bezpečnost provozu. V ČR máme určitý „vnitřní“ dluh v těchto pracích a tak se musí často údržba, opravy a rekonstrukce dohánět. Navíc jsou využívány finanční zdroje vytvořené opožděným zahajováním jiných projektů. To se stává zejména na konci roku. Škoda, že některé



nevládní organizace, které protestují proti zahajování nesmírně potřebných staveb, nedomýšlejí následné škody pro obyvatelstvo, ale i škody na životním prostředí.

**Jung:** Vyslovil jste politování nad kontraproduktivními počiny některých nevládních organizací. Bohužel tento fakt není jen produktem nevládních organizací (mnohdy dobře to myslících idealistů), ale je produktem nacházejícím váhu i v chladně kalkulujícím politickém prostředí a populistických volebních programech – ať to stojí, co to stojí – od prostých finančních nákladů až po ohrožení nezávislosti státu. Já bych volil místo slovo politování slovo odsouzeníhodné. Samozřejmě se to netýká jen dopravy, ale dnes i velmi diskutované energetiky a zákonitě musí přijít i odpady. Ale vraťme se k dopravě. Myslím si, že v základních myšlenkových trendech prognostiků, jsou-li ještě nějaké, by neškodilo trochu toho selského rozumu. Stačí pohled na mapu Evropy a musí být každému jasné, že naše republika je ve středu kontinentu, a tudíž s neúprosnou logikou musí být každému také jasné, že všichni přepravci volí a budou volit z řady důvodů tu nejkratší trasu. Mám velké obavy, že pokud nevezmeme ten „rozum do

**Pro někoho jsou chmurné energetické vize fatálním problémem, ale pro dobré podnikatele to může představovat velkou množinu příležitostí.**



evropská dopravní politika. V naší i evropské dopravní politice je položen důraz na „revitalizaci“ železniční dopravy. Zlepšení stavu a zvýšení konkurenceschopnosti železnice však naráží na řešení několika klíčových problémů. Ten hlavní tkví v otevření trhu v přepravě po železnici, tj. otevřený přístup konkurence na naši železniční síť. Ve Velké Británii existující konkurence více dopravců přispěla ke zvýšení nabídky přepravy, zvýšení kvality přepravy a současně k udržování cenových hladin na konkurenční úrovni se silniční dopravou. U nás se zatím nepodařilo dostatečně konkurenční prostředí vytvořit. Týká se to jak dopravy osobní, tak nákladní. K preferenci silniční dopravy našimi přepravci a logistiky však, vedle těžkopádnosti v obchodních vztazích na železnici, přispívá i skutečnost, že ne všechna průmyslová centra jsou připojena na železniční síť, rozšiřování sítě železnice je v členitém terénu s velkým převýšením některých oblastí republiky technicky a hlavně ekonomicky těžko realizovatelné. Bohužel, zde fyzika – nižší adheze „pracuje“ proti železniční dopravě ve složitě krajinné morfologii. Řešení vidím v provázání nabídky silniční a železniční dopravy s výslednou nabídkou zákazníkovi v podobě dodávek „z domu do domu“, „z vlečky na vlečku“. Železniční dopravci se musí vybavit možnostmi v silniční nákladní dopravě – např. v rámci outsourcingu disponovat nákladními automobily. Dobré příklady můžeme najít nejen v Británii, ale i v Rakousku a zejména ve Švýcarsku. Je potěšitelné, že bylo v ČR instalováno výkonové zpoplatnění kamionů na našich dálnicích, což je částečný krok směrem k vyrovnání podmínek pro podnikání mezi železniční a silniční dopravou.

**Jung:** Víte, pane profesore, přesto si myslím, že nechat některé oblasti života společnosti všemocné ruce volného trhu není prozíravé. Asi víme, kudy by cesta vedla a Vaše publikované názory to potvrzují. Přejde-li na pořad dne otázka, jak to tedy prakticky udělat, pak darmo mluvit. Nastoupí aktuální parlamentní bojovníci obou komor ..., ale to už je na jinou diskusi.

Nicméně, pane profesore, obraťme trochu list. Je-li na tomto světě něco skutečně stoprocentní, pak je to fakt, že za „volantem“ každého hmotného prostředku realizujícího dopravu je člověk. Člověk se všemi přednostmi a chybami. Míra ovlivnitelnosti následků, a to pozitivních i negativních, je přímo úměrná hmotnosti pohybujícího se tělesa po nějaké dráze. Společenská objednávka v historické posloupnosti vytvořila řadu pravidel, od „běžce-chlapce“ s praporkem před uhánějícím autem, až po složitou metodiku přípravy a kontroly „člověka řidičského“ (některý z kolegů

by to uměl i latinsky), který se utěšeně rozmnožil a jeho schopnost ovládat hmotu, dělá mnohdy z beránek anonymní agresory okupující vymezený prostor, někdy až neuvěřitelným způsobem. Řada skutečných dopravních expertů tvrdí, že stoprocentně všichni účastníci silničního provozu umí jezdit rychle a rovně a jedním dechem zdůrazňují, že přípravná výuka není výukou k bezpečnému ovládní „hmoty“. Je průvodcem v labyrintu mnohdy problematických testových otázek o domluvených pravidlech, jejichž porušení se ve většině případech obejde bez fatálních následků, což se o porušení dovednostních zákonitostí (a fyzika je tu opět) říci asi nedá. Jak Vy, pane profesore, vidíte roli toho „člověka řidičského“, dnes a někdy v budoucnosti? Problém je tady, což vidíme dnes a denně na obrazovkách našich televizorů.

**Moos:** Na naší fakultě řešíme mezinárodní výzkumný úkol, který se vztahuje k řízení automobilu intenzivně věnuje. Zkoumáme též obecné zákonitosti vztahu „člověk-stroj“ a snažíme se výrobcům vozidel, ale i dopravním odborům krajů i ministerstvu, doporučit opatření ke snížení nehodovosti. S tím souvisí i apel na výchovu k opravdu odpovědnému provozování dopravních prostředků. Máme u nás tým, který se spolu s lékaři zabývá eliminací mikrospánků. Snažíme se přispět k technologiím pasivní i aktivní bezpečnosti vozidel. Realizujeme celou řadu experimentů – testů kolizí mezi vozidly navzájem i vodidly a dopravní cesty atd., atd. Dopravní chování na silnicích ČR je na velmi nízké úrovni. Dodržování dopravních předpisů nás neřadí mezi vyspělé západoevropské státy. Proto, na rozdíl od méně zodpovědných politiků, nedoporučuji na našich dálnicích zvyšovat povolenou rychlost. Připadá mi to stejně stupidní a arogantní ke zdraví a životu člověka jako povolovat kouření v restauracích a veřejných budovách.

**Redakce:** Pane profesore Moosi, jste na našich stránkách váženým hostem a proto máte poslední slovo k tématu. Máte nějaké „hraběcí“ rady pro naše podnikatele a politiky? Chtěl byste jim i ostatním něco vzkázat?

**Moos:** Moderní svět kráčí vstříc novým energetickým zdrojům a s tím i k novým pohonům dopravních prostředků. Příkazem doby jsou také úspory energie. Pro někoho jsou chmurné energetické vize fatálním problémem, ale pro dobré podnikatele to může představovat velkou množinu příležitostí. Velikou výzvou a příležitostí jsou snahy o „ekologizaci“ dopravy. A na závěr bych rád sdělil svůj pohled na prioritní problémů v dopravě. Jsem přesvědčen, že je potřeba podporovat podnikání ve veřejné dopravě. Že je nutné, aby byla dobře regionální doprava koordinována s dopravou ve městech, a to „intermodálně“, tj. aby mezi sebou jednotlivé druhy dopravy dobře spolupracovaly a nabízely kvalitní služby jak cestující veřejnosti, tak přepravcům v nákladní dopravě, která je velmi potřebná pro výrobce a tím i pro ekonomický rozvoj regionů.

Mnohokrát Vám oběma děkuji za rozhovor a přeji Vám vyřešení Vašich problémů a splnění Vašich vizí.  
- red -

**Škoda, že některé nevládní organizace, které protestují proti zahajování nesmírně potřebných staveb, nedomyšlejí následné škody pro obyvatelstvo, ale i škody na životním prostředí.**

hrsti“ a něco rychle neuděláme, tak nás ten nedostupnější a neoperativnější druh dopravy, tedy kamionová silniční doprava, zcela pohltil „zelení – nezelení“. Podle mého názoru musíme přicházet s alternativami, protože regulace nic neřeší a represivní snaha o odstranění jednoho problému zákonitě vygeneruje problém jiný - například už dnes chceme ředkvičky celý rok. Ono mne k tomu vede ještě jeden poznatek z fyziky, kterou rádi ve škole ani v dospělosti nemáme, protože zrcadla, které nastavuje, jsou mnohdy nepřijemná, ale má zatím vždy pravdu. Mám na mysli fakt, že valivý odpor ocelového kola na ocelové kolejnici je pro energetické náklady dopravy mnohem příznivější než tentýž odpor pryžové pneumatiky na silnici. Mířím tím k železnici jako jediné reálné variantě toho kamionového šilenství. Můžete, pane profesore, říci, jak to vidíte v y? Máme vůbec nějakou reálnou vizi, jak zajistit do budoucna stále narůstající objem přepravy hmot valící se přes Evropu? Má například železniční přeprava vůbec šanci? Já mám dojem, že závěr fyziky je eliminován organizací, nečinností a pohodlností.

**Moos:** Dopravní politika ČR vychází z mnoha tématech z tzv. „Bílých knih EU“, což je vlastně



# ERKA Žatec s.r.o.

## V SOUČASNÉ DOBĚ PŮSOBÍ NA NAŠEM TRHU V OBLASTI VODÁRENSTVÍ CELÁ ŘADA VĚTŠÍCH ČI MENŠÍCH FIREM. CO VÁS VEDLO K ZALOŽENÍ FIRMY S OBDOBNÝM ZAMĚŘENÍM?

Firma ERKA Žatec s.r.o. byla založena pracovníky s dlouholetou praxí ve významné vodárenské společnosti. Měli jsme možnost setkat se s řadou subdodavatelů firem a nahlédnout jim tak trochu „pod pokličku“ - posoudit sortiment a samozřejmě také kvalitu práce. To nás postupně přivedlo k myšlence založit firmu vlastní, která by při zachování standardního sortimentu nabízených prací a služeb byla více „šitá na míru“ potřebám obecních úřadů a vodárenských společností.

## JAK JSTE TĚTO VÝHODY VE SVÉM ROZVOJI VYUŽILI?

V současné době má firma ERKA 31 zaměstnanců. Za dobu svého působení se společnost stala respektovaným partnerem, mezi jehož základní charakteristiky patří vysoká kvalita práce, vstřícný přístup k plnění požadavků zákazníků a čestný a korektní přístup ke svým obchodním partnerům. Tyto termíny jsou v současné době všeobecně známé, hojně propagované a zdálo by se, že se staly obecnou normou. Ovšem stále se setkávám s tím, že tomu tak ani dnes vždy není a pravá podstata těchto pojmů zůstává pouze na papíru smlouvy... Pro nás jsou opravdu závaznou a nepřekročitelnou normou, kterou jsme vždy schopni garantovat. Snažíme se rozvíjet jako spolehlivý dodavatel prací popř. důvěryhodný partner a subdodavatel širokého sortimentu prací pro renomované stavební firmy.

## MŮŽETE JMENOVAT ALESPŮŇ NĚKTERÉ VAŠE ZÁKAZNÍKY?

Mezi naše významné zákazníky patří velké firmy (např. Severočeské vodovody a kanalizace, a.s. Teplice, SMP Construction a.s., Severočeská vodárenská společnost a.s.), města a obce v regionu okresů Louny, Chomutov, Most, Teplice a Česká Lípa.

Můžeme se prezentovat jednak většími stavbami, jako např. Kanalizace Františkovy Lázně, inženýrské sítě pro rodinné domky v Podbořanech, stavební práce v rámci Rekonstrukce Elektrárny Tušimice a také celou řadou stavebních prací menšího rozsahu pro Severočeské vodovody a kanalizace a.s. a Severočeskou vodárenskou společnost a.s. Jako nový člen Hospodářské komory ČR velmi rádi

přivítáme možnost spolupráce s perspektivními a solidními firmami v oboru, čímž chceme nejenom nadále posilovat svůj rozvoj, ale také podpořit dobré jméno Hospodářské komory v ČR.

## JAKÉ SLUŽBY TEDY KONKRÉTNĚ NABÍZÍTE?

**Výstavba, opravy a rekonstrukce vodovodních, kanalizačních a plynovodních řádů.**

**Služby spojené s údržbou zařízení vodního hospodářství.**

**strojní údržba** - údržba a opravy strojního vybavení úpraven vody a čistíren odpadních vod.

**Zemní práce** - výkopové práce, pokládka zámkové dlažby, demolice.

**Zámečnické práce**

**zakázková kovovýroba** - zhotovení, montáž, osazení a opravy zámečnických výrobků

**stavební zámečnické práce**

**svařování nerez materiálů** - firemní specialisté absolvovali zkoušky dle předpisů platných pro EU

**Silniční autodoprava nákladní vnitrostátní, včetně ADR**

**kontejnerová přeprava** - kontejnery o velikosti do 25 m<sup>3</sup>

Pracujeme vždy s maximálním ohledem k životnímu prostředí. Samozřejmě součástí každé zakázky je likvidace vzniklých odpadů v souladu s platnými předpisy.

Posílení pozice firmy v současném konkurenčním prostředí je jedním ze stálých firemních cílů.

## JAKÉ JSOU VAŠE NEJBLIŽŠÍ CÍLE ?

Tím nejbližším cílem je zdárné dokončení akreditace a získání certifikátu řízení jakosti a prostředí podle norem EN ISO 9001 a EN ISO 14001, jejichž zavádění v současné době v naší firmě probíhá. Vedle dlouhodobého úsilí na upevnění pozice naší firmy na trhu bychom rádi rozšířili spolupráci s obcemi v západní části Ústeckého kraje.

**ERKA Žatec s.r.o.**

Lounská 3022 , 438 01 Žatec 1

tel.: +420 723 644 982

fax : +420 415 710 994

e-mail: erkazatec@seznam.cz

**www: erka-zatec.cz**





# Doprava

## extrémně doprava, doprava, středem, extrémně doleva, doleva nebo „nezávisle“?

**Název předurčuje problém, který laikovi, ať chce nebo nechce, vrtá hlavou. Je nesporným faktem, že problematika dopravy jako poslání správy státu, se dostalo v regionech (po zrušení okresních úřadů) do, věřme že nezávislé, působnosti samosprávných institucí obcí, měst a krajů. Věřme, že odborní profesionálové na profesních odborech dopravy na magistrátech, radnicích a úřadech krajů hrají roli na politických programech nezávislých profiků, řešící problém dopravy jako takový a nejsou ve své zaměstnanecké závislosti poplatní otázky v názvu. Pro to, aby si každý čtenář udělal názor, jsme položili stejnou otázku klíčovými profesionálům – vedoucím odboru dopravy magistrátu města Mostu, radnice města Litvínova a Krajského úřadu Ústeckého kraje.**

**Jaké jsou podle Vás hlavní problémy v činnosti a poslání Vámi řízeného odboru z obecného hlediska „Doprava a dopravní infrastruktura v regionu“?**

opravy vynaloženo více jak 300 mil. Kč). Současným dopravním potřebám však pouhá údržba nestačí. Celkový rozvoj a modernizace automobilizmu vyžaduje i zlepšování kvality silniční infrastruktury. Jde zejména o zlepšování jejich technicko-provozních parametrů a zvyšování bezpečnosti silničního provozu. V praxi se jedná o rozšiřování komunikací a zlepšování jejich sklonových a směrových poměrů, k bezpečnosti silničního provozu pak významně přispívá i budování okružních křižovatek a bezpečných přechodů pro chodce včetně bezbariérového přístupu. Další samostatnou kapitolou náročnou na finanční prostředky je rozvoj telematických systémů a jejich využití při řízení a usměrňování silničního provozu.

Vedle prostředků na údržbu, na kterou plánuje Ústecký kraj vynaložit v roce 2008 celkem více jak 800 mil. Kč, tak musí hledat další zdroje financování na rozvoj dopravní infrastruktury, do které předpokládá v letošním roce investovat více jak 900 mil. Kč. I proto se také kraj snaží maximálně využít možnosti financování, která se v současné

nežli jen ráno do zaměstnání a odpoledne zpátky. Cestovní potřeby vznikají směrem k nákupním centrům, novým průmyslovým zónám, které vyrostly v extravilánu dále od center měst, a to vše klade nové požadavky na přepravu, včetně té veřejné, v pracovní dny i o víkendech. Dříve lidé takové potřeby neměli, průmysl byl většinou na okraji měst v pěším dosahu nebo v dosahu městské dopravy. Stavbou průmyslových zón mimo území měst tak problematika spadá do naší krajské dopravní obslužnosti. Kromě průmyslových zón se nový životní styl a větší hybnost obyvatelstva projevují i větším zájmem o dopravu za rekreací, a to zejména v neatraktivnějších územích našeho kraje. Nenabízet zde alespoň základní možnost přepravy třeba o víkendech by znamenalo výrazný handicap proti jiným konkurenčním turistickým regionům. Dopravní obslužnosti neprosperovala ani vlna úsporných opatření ve školství. Rušením škol vznikají často nové požadavky na spojení mezi obcemi a doprava je tak sektorem, do kterého se, ať chceme či nechceme, přelévají slabosti sektorů jiných. Zajistit finance na dopravní obslužnost je tak stále náročnější.



Ing. Jindřich Franěk, vedoucí odboru dopravy a silničního hospodářství Krajského úřadu Ústeckého kraje:

Stejně jako otázku lze i odpověď na ni rozdělit na dvě samostatné oblasti – dopravu nebo dopravní obslužnost a infrastrukturu. Obě jsou však propojeny zpět společným problémem, kterým je neustálá potřeba finančních prostředků.

Silniční síť v Ústeckém kraji má délku téměř 4 200 km, k tomu je však třeba přičíst další tisíce kilometrů místních a účelových komunikací. Stoupající intenzita silniční dopravy vyžaduje již na pouhou údržbu silniční infrastruktury vynakládání velkého objemu finančních prostředků (v roce 2007 bylo na

době nabízí – financování z programu EU ROP NUTS 2 Severozápad. Svěbytnou problematikou, se kterou se také každodenně potýkáme, jsou dílčí problémy v dopravní obslužnosti. Ke zvládnutí organizace dopravy v našem kraji a nastavení kvality, kvantity a provázanosti obvyklé ve vyspělých evropských zemích máme potřebné know-how, jen některé organizační změny v dopravě vyžadují i při výborné spolupráci dopravců náročnější přípravy a tím i více času. Často ale narazíme právě na problém financovatelnosti rostoucích dopravních výkonů veřejné dopravy. Díky změně způsobu života v 21. století poměrně značně rostou hybnost obyvatelstva a je to znát i ve veřejné dopravě – lidé zkrátka za den stihnou více cest

Můžete namítnout, že lze spojení, jejichž obliba se naopak snižuje a potřeba mizí, zrušit, ale to lze až po pečlivé analýze a prověření jiných možností v regionu a jde to jen velmi pomalu. Samozřejmě nikdo nechce provozovat prázdné autobusy či vlaky, postup k obcím však musí být při změnách dopravní obslužnosti, omezení, optimalizaci i rozšiřování dopravy velmi citlivý, abychom neohrozili stabilitu a rozvoj území.

Celé znění článku a odpovědi pracovníků odpovědných za oblast dopravy z Mostu a Litvínova najdete na [www.ohk-most.cz](http://www.ohk-most.cz) v sekci e-TEMA.

# Hlásič požáru

## Stavebnictví – požární ochrana staveb



Dne 1. července 2008 nabyla účinnosti vyhláška č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb. Vyhláška je velmi důležitá pro projektanty, stavebníky a také firmy a občany, protože stanoví jednotné technické podmínky požární ochrany pro navrhování, výstavbu a užívání staveb. Vyhláška stanoví požadavky pro navrhování a provádění nových staveb, tedy těch objektů, o kterých stavební úřad pravomocně rozhodne v územním řízení, udělí jim územní souhlas anebo k projektové dokumentaci získají souhlasné stanovisko orgánu státního požárního dozoru po nabytí účinnosti této vyhlášky, tedy po 1. červenci 2008.

Podle vyhlášky musí být hlásiči požáru vybaveny všechny nově postavené rodinné domy, byty, stavby ubytovacích zařízení stavenišť, dále i ubytovací zařízení nebo stavby zdravotnických zařízení a sociální péče, u kterých na základě technických norem nevzniká požadavek na vybavení elektrickou požární signalizací (EPS).

### Jaké stavby a kde přesně musí být vybaveny hlásiči požáru?

Podle vyhlášky musí být vybaveny hlásičem požáru tyto nově navržené stavby:

- Rodinný dům: „Hlásič požáru“ musí být umístěn v části vedoucí k východu z bytu v rodinném domě, u mezonetových bytů a rodinných domů s více byty by to mělo být v nejvyšším místě společné chodby nebo prostoru. Jedná-li se o byt

v rodinném domě s podlahovou plochou větší než 150 m<sup>2</sup>, musí být „hlásič požáru“ umístěn také v jiné vhodné části bytu.

- V bytovém domě každý byt: „Hlásič požáru“ musí být umístěn v části bytu vedoucí směrem do únikové cesty. Jedná-li se o byt s podlahovou plochou větší než 150 m<sup>2</sup> a v mezonetových bytech, musí být umístěn další „hlásič požáru“ v jiné vhodné části bytu.
- Stavba ubytovacího zařízení, u které nevzniká požadavek na vybavení elektrickou požární signalizací: „Hlásič požáru“ musí být umístěn v každém pokoji pro hosty, společných prostorech a v části vedoucí k východu z domu, pokud se nejedná o chráněnou únikovou cestu.
- Stavba sociální péče, na kterou se nevztahuje požadavek na zajištění elektrickou požární signalizací: „Hlásič požáru“ musí být umístěn v každé ubytovací jednotce a v části vedoucí k východu z domu, pokud se nejedná o chráněnou únikovou cestu.
- Stavba ubytovacího zařízení staveniště: „Hlásič požáru“ musí být umístěn v každém pokoji určeném pro ubytování osob a v části vedoucí k východu z ubytovacího zařízení staveniště.

### Přenosné hasicí přístroje do nových rodinných domů

Vyhláška č. 23/2008 Sb., přináší také změny v oblasti vybavenosti objektů přenosnými hasicími přístroji. Všechny nově postavené rodinné domy budou muset být vybaveny přenosným hasicím přístrojem s minimální hasicí schopností na požáry typu A (požáry pevných látek). Vyhláška č. 23/2008 Sb. kromě navrhování a provádění staveb také stanoví v § 30 podmínky, které se netýkají jen objektů nově postavených, ale na rozdíl od ostatních částí vyhlášky musí být do 6 měsíců od nabytí účinnosti dané vyhlášky - tedy k 1. 1. 2009 - splněny i u stávajících staveb.

### Příklady změn legislativních předpisů

- Zákon č. 34/2008 Sb., kterým se mění zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 25/2008 Sb. o integrovaném registru znečišťování životního prostředí a integrovaném systému plnění ohlašovacích povinností v oblasti životního prostředí a o změně některých zákonů.
- Nařízení vlády č. 176/2008 Sb., o technických požadavcích na strojní zařízení

## Slovníček

Pokračujeme v objasňování základních systémových pojmů, které v praktickém využití činí organizacím největší problémy

### „Environmentální profil“

Norma ČSN EN ISO 14001:2005 pojem zmiňuje, avšak nevysvětluje. Najdete jej v kapitole 4.6 Přezkoumání vedením. Krémem systému podle ISO 14001:2005 je trvalé zlepšování, a to lze prokazovat prostřednictvím hodnot měřitelných ukazatelů. Vstupem pro přezkoumání vedením je proto vedle výsledků interních auditů, plnění cílových hodnot a dalších záznamů také environmentální profil organizace. Co přesně obsahuje, již ISO 14001 neříká. V seznamu souvisejících ČSN však najdete odkaz na směrnici ČSN EN ISO 14031:2000 Environmentální management – Hodnocení environmentálního profilu.

Směrnice definuje environmentální profil jako „výsledky procesu, jímž organizace řídí své environmentální aspekty“. Environmentální profil je tedy vázán na procesy a představuje soubor výsledků měření různých typů parametrů. Lze odvodit, že se jedná o soubor ukazatelů, které organizace vykazuje v oblasti péče o životní prostředí – tedy např. ukazatele nakládání s odpady, produkovaných emisí, spotřeba energie apod.

Sestavení environmentálního profilu podle ISO 14031:2000

Profil organizace se sestavuje ze tří typů indikátorů environmentálního profilu (EPI – Environmental Performance Indicator):

**OPI (Operational Performance Indicator)** - indikátory profilu provozu poskytují informace o environmentálním profilu provozů organizace

**MPI (Management Performance Indicator)** - indikátory řízení environmentálního profilu poskytují informace o snaze vedení ovlivnit environmentální profil organizace.

**ECI (Environmental Condition Indicator)** - indikátory stavu životního prostředí poskytují informace o stavu životního prostředí na místní, regionální, národní nebo globální úrovni.

Směrnice uvádí také příklady, jimiž se můžete inspirovat. Jiné indikátory bude volit firma v oblasti služeb, jiné výrobní firma a jiné teplotní společnost a jinak bude rozložen i důraz na jednotlivé typy indikátorů A, B a C. U zpracovatelského sektoru bude důležitější typ C Indikátory stavu životního prostředí (např. vypouštěné emise a odpadní vody, hluk apod.), zatímco u poskytovatele služeb budou indikátory spadat především do oblasti A, tedy provozní (např. třídění odpadů, spotřeba energie apod.).

# DO RODINY MOSTECKÝCH DROMŮ PŘIBYL DALŠÍ - AERODROM

Dne 23. 8. 2008 se jako součást „Dne Ústeckého kraje“ na letišti v Mostě uskutečnil slavnostní podpis Zakládací listiny Aerodromu Most. Aerodrom je od soboty dalším Mosteckým „dromem“, který začíná v regionu působit. Iničiati založení a zpracování základních dokumentů pro zakladatele – své členy, se ujala OHK v Mostě.

V preambuli zakládací listiny se uvádí, že: Mostecko je dlouhodobě zatíženo soustředěnou výrobou paliv a energií, spojenou s těžbou uhlí a doprovodných hmot. Tyto činnosti bezesporu výrazně ovlivnily život, vzhled a pověst regionu. Po úspěšných rekultivacích je nutné dokončovat revitalizace a užití celého území, včetně následné údržby. Jednou z přirozených cest je využití potenciálu lidí provozujících zájmovou a sportovní činnost ve vztahu k sobě samým, ale i k obecné prospěšnosti minimálně v oblasti cestovního ruchu a dopravní infrastruktury (letecké dopravy). Pro soustředění sil a prostředků zakladatelů, v očekávání podpory a spolupůsobení orgánů veřejné správy a samosprávy, se založilo volné sdružení „Aerodrom Most“.

Hlavními cíli sdružení jsou:

- 1) Soustředěním sil a prostředků zajistit podmínky územního rozvoje letiště pro udržení sportovní činnosti při žádoucím rozvoji do komerčního využití letecké dopravy a zájmové činnosti.
- 2) Vytvořit podmínky pro koordinaci přímo souvisejících aktivit v rámci regionu.

foto: Lucie Bartoš



Ing. Jiří Šulc, Ing. Rudolf Jung, Ing. Jiří Fíla, Ing. Vlastimil Vozka, JUDr. Josef Mráček a Radek Hnátek

3) Dle svých možností přispět k propagaci a zlepšení image Mostecka.

4) Společně ve spolupráci s OHK Most a ostatními institucemi hájit své zájmy.

5) Nabídnout dalším příznivcům a podporovatelům Aerodromu přímou a oboustranně prospěšnou spolupráci.

6) Společně vytvářet podmínky pro využití areálu pro další sporty a zájmové činnosti (např. cyklistika, volnočasové aktivity dětí apod.)

7) Vytvářet a zajišťovat podmínky pro získávání mládeže pro letecký a parašutistický sport.

Zakládací listinu podepisovali zakladatelé Aerodromu, kterými jsou:

Aeroklub Most zastoupený předsedou Josefem Mráčkem a SKY WALKERS Czech Republic s.r.o. zastoupená jednatelem Radkem Hnátkem. Dále následovali patroni zakládacího aktu: Ústecký kraj zastoupený hejtmánem Jiřím Šulcem, Město Most zastoupené primátorem Vlastimilem Vozkou, město Litvínov zastoupené starostou Milanem Štovičkem a generální partner Aerodromu firma Keramost, a.s. zastoupená generálním ředitelem Jiřím Filou. Na závěr stvrdil dokument za OHK Most její předseda Rudolf Jung.

Úřad OHK Most



TENTO PROJEKT JE SPOLUFINANCOVÁN  
EVROPSKÝM SOCIÁLNÍM FONDEM  
A STÁTNÍM ROZPOČTEM ČESKÉ REPUBLIKY.

## Projekty PROAKTIV Most a PROAKTIV Chomutov Poradensko - reaktivační programy pro nezaměstnané

Od prosince 2006 je společnost KOMORA s.r.o. partnerem v projektech realizovaných společností ASISTA, s. r. o. a sice projektů s názvem „PROAKTIV Most“ a „PROAKTIV Chomutov“. Cílem projektů je přispět ke zvýšení účinnosti aktivní politiky zaměstnanosti při zaměstnávání uchazečů o zaměstnání. Projekty jsou realizovány v Mostě, Litvínově a v Chomutově a jejich součástí je též provoz tzv. WorkCenter vybavených výpočetní technikou.

Projekty jsou určeny především pro uchazeče o zaměstnání, osoby dlouhodobě nezaměstnané, osoby dlouhodobou nezaměstnaností ohrožené a zájemce o zaměstnání.

Mezi hlavní aktivity projektů patří odborně profesní rekvalifikační kurzy, konkrétně Obchod a skladové hospodářství, Obsluha osobního počítače a Operátor počítače s programem pro zpracování textu. V rámci projektů jsou také poskytovány doprovodné poradenské aktivity, tj. odborné poradenské služby v oblasti pracovního uplatnění.

inzerce

V projektu bylo uskutečněno 6 rekvalifikačních kurzů v PROAKTIVU Chomutov a 6 v PROAKTIVU Most. Celkem se těchto kurzů zúčastnilo 121 osob. Díky získaným dovednostem a znalostem, jakož i poskytnuté asistenci při hledání zaměstnání se celkem 37 účastníkům podařilo najít nové zaměstnání, z toho je 20 pracovních míst finančně podpořeno ze zdrojů ESF (10 v rámci PROAKTIVU Most a 10 v PROAKTIVU Chomutov).

I po ukončení jednotlivých rekvalifikačních kurzů spolupracují s účastníky projektů asistentky trhu práce. Nabízejí jim volná pracovní místa, odesílají firmám životopisy a motivační dopisy, jednájí se zaměstnavateli, zprostředkovávají informační schůzky atd.

Výše uvedených výsledků bylo možné dosáhnout také díky tomu, že tento projekt je spolufinancován Evropským sociálním fondem a státním rozpočtem ČR.

Více informací o projektu získáte na webových stránkách [www.asista.cz](http://www.asista.cz) a [www.komora.cz](http://www.komora.cz) nebo v prostorách firmy ASISTA, s. r. o. v Mostě a Chomutově.

Účastníci projektů



# SILNICE VERSUS ŽELEZNICE

Německo je s délkou železniční sítě cca 41.000 km a mezi-městskou sítí silnic o délce cca 53.000 km velmi dobře využitelné, tak pro nákladní, tak pro železniční dopravu.

Prostřednictvím železniční sítě bylo dopraveno v roce 2000 okolo 310 mil tun nákladu. Množství zboží přepravené silniční dopravou činilo zhruba desetinásobek. Železnice je ve srovnání se silniční nákladní dopravou stále výhodnější alternativou v případě, že musí být přepraveno větší množství zboží na delší vzdálenost (300-500 km a více). Toto je zřejmě především při podaném výkonu nákladní dopravy (množství zboží x dopravní trať). I přesto dosáhla železnice v roce 2000 pouze při 10% množství zboží (oproti silniční dopravě) čtvrtinu svého přepravního výkonu. Nicméně silniční doprava zůstává dlouhodobě nejvýznamnější a to z důvodu vysoké flexibility a výhodám v nákladech při krátkých a středních vzdálenostech. Více než 80% veškerého přepraveného zboží je jak v současnosti, tak



i v dohledné budoucnosti dopravováno po silnici. Na tom nic nezměnilo ani od 1. ledna 2005 zavedené mýto pro nákladní automobily nad 12 tun povolené celkové hmotnosti, které je placeno na spolkových dálnicích a vybraných spolkových

silnicích a momentálně činí 10 až 14,4 eurocentů za kilometr.

Bereme-li v úvahu prognózu očekávaného výkonu nákladní dopravy v roce 2025, která předpokládá, že se nákladní doprava na základě postupující globalizace a stále se zvyšujícího výkonu ekonomiky ve srovnání s rokem 2000 zdvojnásobí, pozbude otázka, zda „silniční nákladní doprava nebo železnice“, v budoucnosti na aktuálnosti. Abychom mohli zvládnout drasticky stoupající přepravu zboží v dalších letech, musíme optimálně využívat všechny způsoby přepravy tak, aby odpovídaly svým specifickým výhodám. Musí to tedy znamenat: Silniční nákladní doprava a železnice!

IHK Halle-Dessau



## Příjmy nákladní dopravy v Německu

	2000		2006		Prognóza 2025	
	Mil. t	Modal Split	Mil. t	Modal Split	Mil. t	Modal Split
železnice	309,4	8,0 %	346,1	8,8 %	430,8	14,5 %
silniční nákladní doprava	3 244,2	83,5 %	3 251,0	82,6 %	3 908,4	84,6 %

zdroj: Doprava v číslech 2007/2008, ITP / BVU Dopravní prognóza 2025 z 14.11.2007

## Výkony nákladní dopravy v Německu

	2000		2006		Prognóza 2025	
	Mld. tkm	Modal Split	Mld. tkm	Modal Split	Mld. tkm	Modal Split
železnice	82,7	16,2 %	107,0	17,3 %	151,9	16,7 %
silniční nákladní doprava	346,3	67,8 %	432,0	69,8 %	704,3	75,2 %

zdroj: Doprava v číslech 2007/2008, ITP / BVU Dopravní prognóza 2025 z 14.11.2007



800 111 055  
www.kb.cz



**Zachráním kdykoli  
vaše podnikání**

**Jsem vaše Kreditní karta  
pro podnikatele**

- až 45 dní bez úroků

Pobočky KB:

Most – Budovatelů 1997, tel.: 955 574 503

Most-Višňová – Višňová 666, tel.: 955 574 555

Litvínov – nám. Míru 173, tel.: 955 574 362



Můj svět. Moje banka.

# Cizinec na českých silnicích

Jak se Vám jezdí po naší republice?  
Odpovídá Hans-Jürgen Stösser  
z IHK Halle-Dessau

Od začátku spolupráce mezi OHK Most a IHK Halle-Dessau jezdím více než 15 let několikrát do roka, a to i soukromě, do Česka, především do severních Čech.

Zažil jsem, jak se razantním tempem vyvíje-  
la dopravní infrastruktura, především rozsah  
komunikací, a zažívám, jak se každým rokem dále  
rozvíjí. Stejně jako u nás, v nových spolkových  
zemích, se podstatně zvýšil počet automobilů,  
a tím i hustota dopravy na silnicích.

Nemohu říci, že se díky této situaci výrazně změ-  
nilo chování českých řidičů, možná se stali trochu  
agresivnějšími. Je jasné, že kdo má pod kapotou  
více než 150 koňských sil, chce je alespoň vyzkou-  
šet. Ale to je všude ve světě zcela běžné.  
Sám se zde chovám jako v každé jiné hostitelské  
zemi. Proto jsem také za celou dlouhou dobu  
platil jenom jednou pokutu a policie se při tom ke  
mně chovala velmi zdvořile.



# Nehoda není náhoda

Bum a skřípění plechů - to je zvuk, který žádný řidič nechce slyšet. Ne ze strachu o svého miláčka – automobil, ale ze strachu o své zdraví, nemluvě o následném papírování kolem autonehody. A to jen tehdy máme-li štěstí a nedojde k tomu nejhoršímu – zranění či smrti. Zeptali jsme se tiskové mluvčí Policie ČR v Mostě nprap. Ludmily Světlákové, jak je na tom Mostecko.

## Jaké jsou nejproblematičtější dopravní úseky na Mostecku?

Nelze říci, že jde o nejproblematičtější úseky, ale spíše o místa, kde dochází k vyššímu počtu dopravních nehod - jde o silnice I/13 a I/27, napojení objíždky na silnici I/13 pod Zlatníkem, dále koridor pod nádražím a silnice u motelu Asas. Také ulice Budovatelů - je to dáno ovšem její rozlohou a potom i parkoviště u nákupních center, kde je zvýšená hustota parkujících vozidel a tím i rušný provoz.

## Jaká skupina řidičů je nejproblematičtější?

Jsou to hlavně řidiči neukáznění, nedodržující rychlost, bezohlední a riskující. Také čerství řidiči a ti, kteří mají zatím málo zkušeností s řízením a silničním provozem.

## Máte porovnání s dalšími „okresy“? Jak je na tom Mostecko v rámci republiky?

Porovnání samozřejmě máme, okres Most je v našem kraji okresem s nejmenší nehodovostí a tím i následky nejsou vysoké. Ovšem na druhou stranu jsme regionem, který je rozlohou malý. To znamená, že porovnání nemá úplnou vypovídající hodnotu.

## Spolupracuje „dopravka“ při řešení odstraňujících problémy?

Dopravní inspektorát mostecké Policie ČR ve své činnosti úzce spolupracuje s odbory dopravy obecních úřadů, se správou a údržbou silnic a ředitelstvím silnic a dálnic při řešení dopravní situace v našem regionu.

## A máte nějakou zlatou radu pro mostecké řidiče?

Dopravní policisté by si přáli, aby naši řidiči byli více ohleduplnější, pozornější a doporučují, aby ve městě více využívali prostředky MHD a odlehčili tak tím dopravě.

## Na závěr jsem si neodpustila otázku trápící řidiče snad ze všeho nejvíce a to, kde stojí nejčastěji radary?

Radary stojí všude tam, kde je to nutné - tzn. v místech, kde řidiči jezdí rychle, u škol, kde nerespektují sníženou rychlost a tam, kde byly vážné nehody.

Děkuji Vám za rozhovor a přeji všem řidičům šťastnou cestu a hlavně klidnou ruku na volant a rozvážnou nohu na pedálech. A pokud to bude jen trochu možné, nechte občas auto v garáži a vyrazte pěšky.

Jolana Siblíková

Počet dopravních nehod celkem

	2006	2007	2008*
Počet dopravních nehod celkem	772	617	597
Usmrceno osob	7	2	6
Těžce zraněno osob	12	13	9
Lehce zraněno osob	79	111	120
Hmotná škoda	27 784 500	23 862 000	30 391 400
Alkohol	28	23	24

Počet DN podle druhu vozidla

	2007	2008*
motocykl	6	2
osobní vozidlo	451	427
nákladní vozidlo	75	77
autobus	6	4
jízdní kol	2	1
tramvaj	0	0
řidič ujel	90	96

Příčiny dopravních nehod

Příčiny dopravních nehod	Počet dopravních nehod 2007	Počet dopravních nehod 2008*
Rychlost	118	124
Nedání přednosti	89	94
Předjíždění	20	11
Způsob jízdy	335	324
Technická závada	0	0
Nezaviněná řidičem	39	44

\* údaje za 1 pololetí roku 2008



# BITTNER CONSULTING, S.R.O.

centrum dopravního vzdělávání



## Zeptali jsme se:

### Jak dlouho již vlastně Vaše firma poskytuje služby v oblasti výuky a výcviku řidičů?:

Počátky naší činnosti spadají až do roku 1990, kdy byla založena první soukromá autoškola v Litvínově, kterou jsem provozoval jako OSVČ pod názvem Jan Bittner – Autoškola. V dnešní podobě naše společnost funguje od roku 2004, toho roku vznikla společnost Bittner consulting s.r.o., ve které kromě autoškoly poskytujeme další vzdělávání v oboru silniční doprava. Z tohoto dalšího vzdělávání bych rád uvedl především rekvalifikační kurzy pro nezaměstnané, které jsou plně hrazeny z evropských strukturálních fondů a to v profesi – Řidič mezinárodní kamionové přepravy. Za čtyři roky, kdy tyto kurzy probíhají, jsme pomohli najít práci na pozici řidiče cca 150 uchazečům. Je to především mužská doména, ale také jsme v kurzech měli 3 ženy a dívky. O dvou bezpečně vím, že s kamiony jezdí a to mi dělá velkou radost.

jasně říci, že především česká policie musí hodně přidat. Zaměřit se na agresivní, bezohledné dravce a ty dostat ze silnice. A pokud budou jezdit i dále přes zákaz, pak je trestně stíhat. Prevence nemůže fungovat bez současné represe. K druhé části Vaší otázky jen stručně. První věc, kterou si musíme uvědomit, že kamiony nejezdí na silnicích pro potěšení svých majitelů, ale někdo z nás si něco objednal, co je potřeba převézt. Jinými slovy nákladní silniční doprava jen uspokojuje naše potřeby, které jsou díky tomu, jak společnost bohatne větší a větší, tudíž je větší i doprava. Z pohledu současných potřeb zákazníků na rychlost, bezpečnost a flexibilitu je železniční doprava u většiny přeprav druhem dopravy z předminulého století. Ten, kdo rozhoduje o použití druhu dopravy totiž není dopravce, ale zákazník. Současně je také dobré vědět, že většina hlavní železničních tratí je na hranici kapacit a žádné další významné množství zboží prostě nepojmou.

### Jaké jsou vaše další aktivity v oboru?:

Další naší velmi významnou aktivitou jsou kurzy pro řidiče přepravující nebezpečné látky podle Evropské dohody ADR, které realizujeme ve spolupráci s bývalým Ústavem silniční a městské dopravy, nyní Dekra Automobil a.s. Praha. Tyto kurzy jsou ze zákona povinné a to po celé Evropě a dalších státech, řidiči musí jednou za 5 let absolvovat nové školení a složit zkoušku, která vůbec není jednoduchá.

Kromě toho pak pořádáme semináře pro řidiče a pracovníky dopravních společností na téma např. doby řízení řidičů v nákladní dopravě, digitální tachografy nebo na téma odpovědnosti jednotlivých článků dopravního řetězce podle Úmluvy CMR apod.

Do konce roku bychom rádi ještě získali akreditaci pro školicí středisko pro přípravu profesionálních řidičů podle platné legislativy od letošního roku, kdy se po celé EU zavádí jednotný způsob profesního vzdělávání řidičů nákladní a osobní autobusové dopravy v souladu se Směrnicí EP a Rady 59/2003.

### Jaký je Váš názor na stav bezpečnosti v silniční dopravě a také na téma – omezování nákladní dopravy, jak se o tom v současné době diskutuje?

Co se týká bezpečnosti provozu, tak zde lze říci, že se na celkovém negativním stavu nutně projevuje morální stav společnosti po čtyřicetiletém marasmu. Spěch, agresivita, neúcta k druhému, to všechno dohromady vytváří velmi nepřátelské, řidičské prostředí. Bodový systém, tak, jak jsme si původně představovali není zcela účinný a to proto, že především nefunguje represivní stránka věci, jednoduše řečeno: nástroj můžete mít sebedokonalejší, ale když s ním neumíte zacházet, tak je výsledkem současný stav. Tím chci

### A dovolte mi poslední otázku. Chystáte nějaké změny, nebo co byste rád ve Vaší činnosti změnil?

V naší činnosti se stále snažíme o inovativní přístup, protože zejména v oblasti autoškoly je tato činnost stále náročnější s ohledem na stav bezpečnosti, ale o tom jsem již hovořil. Před dvěma lety jsme byli první autoškola a podle mých informací stále jedinou na okrese, která vybavila svou učebnu počítači, na kterých se také provádí závěrečná zkouška před zkušebním komisařem, zaměstnancem městského úřadu. Jsme přesvědčeni, že to výrazně přispívá k pohodě našich klientů, protože nemusí docházet do úředních prostor a zkoušku skládají v prostoru jim důvěrně známém.

V našem přístupu pokračujeme, a proto jsme pro naše zákazníky připravili "horkou" novinku, dvě kabiny automobilního trenažeru od renomovaného výrobce těchto zařízení společnosti ERM Company s.r.o. z Olomouce. Předpokládané zahájení provozu tohoto špičkového technologického zařízení je 15.9.2008. Tyto trenažery pracují na principu tzv. „virtuální reality“, tzn., že vzniká reálný dojem ze skutečného řízení automobilu. Jejich výhodou je především v tom, že pomůže začátečníka zbavit se strachu z ovládní vozidla a stresu z řízení, v klidu a v pohodě se naučit základní věci, jako je rozjíždění s různým stupněm obtížnosti, couvání, řízení jednotlivých rychlostních stupňů, ovládní volantu v poloze rukou "třičtvrtěnatí". V dalších fázích výcviku pak žadatel absolvuje hodiny nácviku jízdy ve velkých městech, jízdu za mlhy, sněžení, deště ap. Také ho naučíme zvládat řešení krizových situací, jako je například situace, kdy do jízdní dráhy náhle vstoupí nepozorný chodec, nebo Vám nedá jiné vozidlo přednost v jízdě, či se při předjíždění před Vámi v protisměru zjeví jiné vozidlo. Toto jsou bohužel situace, které v reálném provozu nastávají a jen dobře připravený řidič je může zvládnout.

Na otázky odpovídal:  
**Jan Bittner - jednatel společnosti**  
 BITTNER CONSULTING, s.r.o.  
 centrum dopravního vzdělávání

[www.bittner.eu](http://www.bittner.eu)

# Dokola řidiči dokola

Mostecké kruháky neboli kruhové objezdy zastínily v poslední době tradiční křížení silnic, tzv. křižovatky se semaforey či bez. Zda se staly zázrakem umožňující plynulejší dopravu nebo nás naučili více točit volantem, bylo tématem ankety, ve které jsme se vás opětovně zeptali na váš názor.



## KRUHOVÝ OBJEZD

Trošku jsem vám zamotala hlavu s „kruhákem“ u mostu k přesunutému kostelu, ale i ten od vás dostal zelenou. Situace před „kruhákem“ byla ještě horší a i když i teď není vše úplně ideální, je to lepší než předtím. Prostě je to kruhák jako ostatní, neboť i na něm platí stejná pravidla platná i pro ostatní okružní křižovatky. Někteří z vás mu vymysleli i speciální název, říkají mu fazole či šíšoid. Nevím, co by tomu řekl Freud, ale je příjemné vědět, že humor zůstává i na silnici. Shrnu-li anketu, tak vězte, že mostecké kruhové objezdy vyhrály. Shodli jste se na tom, že zlepšily plynulost dopravy a tím pádem i bezpečnost silničního provozu. Postesk byl spíše nad řidiči, kteří je stále neumějí jezdit, např. kdy blinkr (znamení změny směru) dát či nedat je stále pro některé problém. Povzdech často zazněl také nad technickými parametry. Jezditelnost kruháků

pro větší/delší auta je u některých z nich sporná. Zmiňován v této souvislosti byl např. kruhový objezd v Litvínově u Nudle a Podloubí. Nedostatkem jsou i „zavřené výjezdy“ či přechody těsně za kruhovým objezdem nebo špatný sklon. Ale jak jeden z vás poznamenal: „Je to přece křižovatka a na ní je nutné se chovat obezřetně jako na každé jiné křižovatce“.

Co se týká počtu okružních křižovatek, tedy jejich nadpočetnosti nebo dostatečnosti, tak tam je to cirka plichta. Někomu jich přebývá a někdo by podpořil vznik ještě dalších. Doufám, společně s vámi, že jejich výstavbě předchází kvalitní studie „potřebnosti“ se zvládnutým detailním zpracováním technických parametrů.

Zdá se, že se Mostecko inspirovalo ve Velké Británii či Francii, kde kruhových objezdů je také

jako hub po dešti. Možná by stálo za to využít tuto skutečnost v turistickém ruchu, i když by bylo ještě vhodné zapracovat na estetičnosti kruháků – no prostě kytičky a tak. Pozor na vyšší keřiny a objekty, které by spíše přispěly k nepřehlednosti... Vzpomenu-li na začátky okružních křižovatek ... tak nemůžu opomenout, jak snadno jdou přehlédnout. Než si našinec na ně zvykl, stálo to pár majitelů aut nervů nejen s opravou auta, ale i s vysvětlováním dopravnímu policistovi, jak jen mohl ten kruhák, on řidič, přehlédnout, a to i přes existenci dopravní značky na něj upozorňující: „Vždyť on tam ještě před pár týdny nebyl“.

Milé okružní křižovatky, jste kulaté, někdy i trochu šišaté, někdy je toho příliš, ale velice urychlujete dopravu, nehledě na bezpečnost. Takže zatím díky.

Jolana Siblíková



Czech Coal Group



## ANTIVIBRAČNÍ ROHOŽE A PRYŽOVÉ DLAŽBY

tel.: +420 476 203 912

[www.renogum-nilos.cz](http://www.renogum-nilos.cz)



# Téma „TEMA“

## podle Hofmanna

**Motto: Cestování se stává nudným přímo úměrně k jeho rychlosti. John Ruskin**

**Hurá! Prázdniny a dovolenou máme za sebou!**

Chápu, že po tomto prohlášení mne mnozí prohlásí za slaboduchého. Co to může být za člověka, který se raduje, že je konec prázdnin, neřkuli dovolených. Nebojte se, mám volné dny také rád a velmi rád vstávám s vědomím, že dnes nic nemusím.

**Proč tedy ta radost?** Jednoduché. Prázdniny a dovolená s sebou přirozeně vedou potřebu přemístit se z místa A do místa B. A tak všechny národy žijící po generace u břehů Baltu a Severního moře zapojí za své auťáky obytné přívěsy a po vzoru Nomádů se vydají na Jih. V průběhu tohoto procesu s sebou berou další tepla a moře chtivé středoevropany a společně v kolonách míří ke břehům Jadranu, případně moře Středozemního, Egejského či nějakého jiného, dle jejich názoru lepšího, než u kterého se narodili nebo v horším případě, vlastního moře nemaje, o kterém jen slyšeli. Pohříchu ve stejné době se jižané, teplem umožněni a historií dostatečně poučení o tom, že v jejich domovině se v létě nedá žít, rozhodnou za uspořené peníze prozkoumat chladnější a tišší sever Evropy a ženou se do Švýcarska, Německa a tiché a romantické Skandinávie. A tito potom nabalují středoevropany, kteří se teplých moří nabažili již loni a předloni a vidina tichého norského fjordu je neskutečně láká. A tihle všichni, vedeni svými navigačními přístroji nebo postaru vedeni automapami vybavenou manželkou, se týden co týden, sobotu co sobotu střetávají na polovině své cesty na trase Drážďany, Praha,

Brno, Vídeň nebo Bratislava a zpět. A v tomto neskutečném rumrajchu je potřeba odvézt děti do dětského tábora, babičku do Piešťan, dceru k babičce na Vysočinu a tak různě. Mnozí volí variantu jízdy v noci, ale znáte to. Stárneme, v noci už tak dobře nevidíme, motoresty mají zavřeno, světla u škodovky zase tak moc dobře nesvítí. Zkrátka a dobře, jedeme ráno! Hurá prázdniny. Najedeme na dálnici a pojmemu podezření, že všichni jedou tam, kam my. Jedou nejenom ti, o kterých jsem psal výše, ale i Novákoví, Dvořákoví, Smetanovi, Hlaváčkoví ....!

Prostě všichni! A ještě Turci a Bulhaři z Německa domů a další a další. Jedou? Jenom chvilku. Poté přichází na scénu první oprava na dálnici, pak druhá, třetí, pátá! A netrejtej nás Pán, aby se stala nehoda. Potom nejedou, nejedeme, nejedu. Ale stojím, stojíme, stojím. Zácpa už dávno nemá význam pouze ten vegetativní. Naopak stala se termínem často používaným v souvislosti s dálnicemi celé Evropy. Zácpa v zácpe pak, jeví se být obrovskou výhodou a opak zácpy v zácpe, katastrofou rozměru tichomořského hurikánu. Nu a problém? Představte si. Vezeme děti k babičce s vidinou brzkého návratu a svobodného týdne bez našich milých ratolestí. Najednou však, jak je to jen možné? Stojíme v zácpe, bohužel bez výhody zácpy vlastní! Děti pláčí žízni, protože všechno vypily již při výjezdu z domova, pes vyje. Nechápe, proč ho nevyvenčíme, když jindy mu k tomu stačí zakňourat u dveří. Manželka má migrénu, neboť je vedro a jenom idiot, jako já, jede v tuto absolutně nevhodnou dobu, protože soused Karel, mladší, bohatší a schopnější jezdí na dovolenou mimo sezónu a většinou letěcky! A v tom momentu se k našemu bezmocně stojícímu „téměřvaku“ blíží z opodál stojícího bouráku atraktivní blondýna s plastovou láhví od Coca-coly. Sdělí nám tajemství, že prý jenom ze staršího vozu se dá „vytáhnout“ benzín a jí,



že, jak jí běží klimatizace, došel ....Teď babo rad'. Pes se rozštěká, děti rozešťkají, manželky migréna hrozí přerůst v hysterický záchvat a vy co? Pošlete krasavici ke všem čertům? Nebo vyskočíte z auta a začnete hledat hadičku, kterou s sebou přeci vždycky vozíte. Po té, co ji naleznete, když jste předtím musel vyložit všechno z kufru, snaživě vysajete z vlastní nádrže dva litry té nekřesťansky drahé kapaliny, které se přitom mírně napijete! Pak ji se zářivým úsměvem předáte té dámě a když vám poděkuje, koktáte cosi o maličkosti a to by přece každý a musíme si pomáhat atd. atd. Jestli jste, pánové, zvolili ten druhý způsob, klobouk dolů, Guth-Jarkovský by nad vámi zaplesal. Jestli jste zvolili ten první způsob, do společenské rubriky se nejspíš nedostanete, ale jste z velkou pravděpodobností úplně normální chlap a řadíte se do velké skupiny těch, kteří se spolu se mnou těší z faktu, že už je konec prázdnin a dovolených a nemusíme nikam cestovat a chovat se, jak se má a dělat, co se od vás čeká.... Ale to už je zase jiná písnička. Tak se mějte a cestování a motorismu zdar!

Váš Václav Hofmann



# Doprava v dopravě

Máme za sebou léto a mnoho cestování na dovolené, za příbuznými nebo jen tak. Léto je prostě ideální na cestování. Nehrozí vám snít na silnici a pokud uvíznete v zácpě - nemůžete zmrznout. Léto cestovní budiž pochváleno!

I letošní léto se naše rodina, nyní už čtyřčlenná, stala součástí přelévání, které se nazývá doprava. Navíc letošní rok jsme vyměnili vlak za auto a vyrazili na české silnice. Vyzbrojeni strašnými obrázky autonehod, kterými nás stále zásobují ve zprávách, jsme plni odhodlání nasedli do auta a ... děti zapnuli předpisově do autosedaček



a sebe do pásu. Následně usedl za volant i řidič, a to za volant umístěný vlevo. Řidič se také zavřel do pásů a vyjeli jsme na silnici, kde jsme se pak již drželi jen vpravo. Při stáří našeho auta jet stokilometrovou rychlostí i na dálnici je maximum, které neohrožuje nás ani ostatní řidiče/účastníky silničního provozu. A přitom stačilo tak málo a mohli jsme jezdit vlevo jako v Anglii...

Pravdou je, že za zavedení pravostranného provozu může Adolf Hitler. Československo se sice stalo signatářským státem, který v roce 1926 v Pařížské úmluvě přistoupil na zavedení pravostrannosti v dopravě uplatněné „v přiměřené vhodné době“, ale příslibů pět let nějak nedodržel. Okupace Československa zavedla pravidla platná v Německu, a tak roku 1939 jsme přehodili v dopravě doprava.

Proč se vůbec začalo jezdit vpravo? Mohou za to Francouzi. Rozvíjející se objemná doprava si vyžádala ježdění vpravo, protože bylo pohodlnější a praktičtější míjet se ze své levé strany. Tehdy ještě řidič neseděl na kozlíku, ale na koni, přesněji na posledním koni vlevo, odkud měl nejlepší přehled o ostatních koních a provozu. Do té doby se jezdilo vlevo a zase to bylo z ryze praktických důvodů. Nastupovat na koně bylo pro většinově pravorukou společnost ideální zleva, i pro přítomnost zbraně na levém boku.

S tou pravou stranou je svázána ještě jedna „malíčkost“ – přednost má vozidlo zprava. Praxe na křižovatce bez světel a určení „hlavnosti“ či „přednosti“ vypadá poněkud jinak. Řidiči na sebe přes přední skla koukají a mávají nebo blikají všemi světly, kterými to lze. Najednou jakoby nikdo z nich nevěděl, která strana je ta pravá.

„Bože! - je to ta ruka blíž k srdci a kde mám vůbec srdce?“ Řidiči si dávají přednost způsobem vhodným spíše pro cyklisty nebo jak to známe ze starých filmů, těch černobílých.

Mít směr v životě je dobré a nezáleží na tom, jestli je doprava či doleva, spočívá spíše na míře odpovědnosti k sobě a svému okolí. Na silnici je také přece vhodné se chovat dle dohodnutých pravidel, jinak se činnost zvaná doprava stává velmi nebezpečnou. Proč je doprava dopravou, mi bohužel nepomohlo zjistit žádný etymologický slovník, a tak o původu slova a souvislostech se směrem se dá jen spekulovat. Možná stačilo málo a doprava by byla doleva - jezdili bychom „hromadnou dolevou“.

Ani naší rodině se nakonec nevyhnula při cestování menší zácpa na oblíbené trase z Prahy na jih. Stačilo k tomu málo, tři autíčka zaparkovaná více doprava než bylo zdravo – ve škarpě. Vše se obešlo bez krve, ale nervů tam ruplo dost. Až na dárce orgánů – motorkáře, ti vyřešili dvouproudovou zácpu po svém. Bílá přerušovaná čára se na pár chvil stala motorkářskou tříproudovkou. A víte, kde byli policajti? No, nebyli tam...

Jolana Siblíková

## MINIAUTOTEST Jak nezabrzdit na stromě

K problematice dopravy patří bohužel i tragické autonehody, se kterými se denně setkáváme, m.j. i na obrazkách našich informativně „vyvážených“ médií. Požádali jsme v této souvislosti jednoho ze skutečných dopravních expertů a člena naší komory pana Jiřího Pateru o miniautotest, abychom si sami sobě odpověděli na jednu z problematik bezpečné jízdy. Je nesporné, že všichni umíme jezdit rychle a rovně, ale jako řidiči osobních aut bychom měli vědět, že:

- 1) Při krizovém brzdění s osobním automobilem bez ABS musí řidič na suchém povrchu
  - a) držet přímý směr, zmáčknout (vyšlápnout) spojku a brzdit co největší silou
  - b) lehce brzdit, aby nedošlo k zablokování kol a držet přímý směr
  - c) držet přímý směr, vyšlápnout spojku a přerušovaně brzdit
- 2) Přerušované brzdění
  - a) prodlužuje brzdnou dráhu až o 33 %
  - b) vždy zkracuje brzdnu dráhu
  - c) zkracuje brzdnu dráhu, ale musí být zařazen vysoký rychlostní stupeň
- 3) Při krizovém brzdění s osobním automobilem s ABS na mokřím povrchu musí řidič
  - a) lehce brzdit, aby nedošlo k zablokování kol a držet přímý směr

- b) držet přímý směr, držet volant ve  $\frac{3}{4}$  na 3, brzdový pedál tisknout s citem a spojku nesmí používat
  - c) držet přímý směr, brzdový pedál tisknout co největší silou a současně zmáčknout (vyšlápnout) spojku
- 4) Při krizovém brzdění s osobním automobilem bez ABS musí řidič na mokřím povrchu
    - a) brzdit přerušovaně, spojku nesmí zmáčknout (vyšlápnout)
    - b) držet přímý směr, zmáčknout (vyšlápnout) spojku a brzdit razantně až do zablokování kol, dojde-li k vychýlení zadní části auta z požadovaného směru jízdy musí řidič uvolnit brzdový pedál, srovnat auto do přímého směru a znovu razantně brzdit
    - c) držet přímý směr a razantně brzdit, spojkový pedál nesmí zmáčknout (vyšlápnout)
  - 5) Při krizovém brzdění s osobním automobilem s ABS na suchém povrchu musí řidič
    - a) rychle zařadit nižší stupeň, aby nedošlo k zablokování kol, silně brzdit a držet přímý směr
    - b) držet přímý směr, brzdový pedál tisknout s citem a spojku nesmí používat
    - c) držet přímý směr, brzdový pedál tisknout co největší silou a současně zmáčknout (vyšlápnout) spojku

Výsledky: 1a, 2a, 3c, 3c, 4b, 5c.

A co na to řidiči nákladních a dodávkových aut ...

1. Délka týdenní doby řízení je:
  - a) 56 hodin.
  - b) 45 hodin.
  - c) 60 hodin.
2. Délka denní doby řízení je:
  - a) 8 hodin, 2x za týden 9 hodin.
  - b) 10 hodin.
  - c) 9 hodin, 2x za týden 10 hodin
3. Kolik může být denních dob řízení během pracovního týdne?
  - a) 6.
  - b) 7.
  - c) 5.
4. Jak dlouhá může být nepřetržitá doba řízení?
  - a) 4,5 hodiny.
  - b) 4 hodiny.
  - c) 5 hodin.
5. Denní doba odpočinku – dva řidiči?
  - a) 9 hodin v průběhu 30 hodin.
  - b) 8 hodin v průběhu 30 hodin.
  - c) 9 hodin v průběhu 24 hodin.
6. Jaká je délka přestávky denní doby řízení?
  - a) 45 min., nebo 15 min. + 30 min.
  - b) 60 min., nebo 3 x 20 min.
  - c) 45 min., nebo 15 min. + 15 min. + 15 min.

Výsledky: 1a, 2c, 3c, 3a, 4a, 5a, 6a.

Uspěli jste? Pokud vám miniautotest dělal poněkud problémy, měli byste, třeba za pomoci komory, pár věcí si zopakovat. Neradi bychom o vás slyšeli v souvislosti s autonehodou.

# Jak sedlák k infrastruktuře přišel

**Doprava a cesty v onom prostém smyslu slov čerí hladinu nejen politického prostředí, ale je předmětem každodenních trablů takřka každého z nás. Pokusme se na tento problém podívat s notnou dávkou nadhledu a ironie. Pomocí trochu netradiční formy - dejme tomu fiktivní pohádky a přenesme se naší fantazií do hypotetického státečku někde kdesi...**



Bylo, nebylo. V jedné, ne příliš vyspělé zemičce, kam ale už dosáhl všemocný internet, žil a po svých předcích úspěšně hospodařil na velkém statku jeden sedlák. Jako samozřejmost mimo jiné používal svými předky vybudované cesty, po kterých s úspěchem a bez velkých problémů řešil dopravní potřeby svého hospodářství. Jako přemýšlivý člověk zváben úspěchy hrdinů telenovel a popichován ironickými poznámkami svého vystudovaného syna o zkostnatělosti, začal také on hledat možnosti větších výdělků a jak jej také poučili slova moderních vzdělanců, racionalizace a zefektivnění svého byznysu. Přesto, že jeho cesty mu problémy vůbec nedělaly, přece jenom podlehl své chamtivosti a dospěl za podpory svých následovníků k nezvratnému přesvědčení, že s těmi cestami také něco udělá. Záhy zjistil, že problematika cest není řešitelná jeho selským rozumem a že si na to musí najít odbornou instituci, což také bez problémů s úspěchem udělal. Když záhy rozdýchal sumu, za kterou se mu dostane odpovídajícího produktu, zjistil, že problematika cest není na místě a že tento problém svět řeší jako „dopravní infrastrukturu“ a že musí pro kvalifikovanou práci expertů vyhledat v šuplících požadované dokumenty a popsat do detailu své hospodaření. Potlačil pochybnosti o svém zdravém rozumu a při vidině budoucích zisků, a také možností dotačních prostředků od světových institucí, tak s pomocí poradců učinil (za mírnou naturální úplatu) a oddal se očekávání výsledků.

Dočkal se. Ke cti instituce se mu v termínu dostalo objemné knihy v několika výtiscích, do které se v očekávání začel. S údivem zjistil, kolik odborníků a organizací se na jeho projektu podílelo a jak náročná práce byla odvedena. Polichocen velikostí problematiky, obtížností řešení a oceněním jeho snah o zefektivnění svého již ne sedlácké, ale podnikání, se s chutí začel. Ale ouha. Stránku po stránce mu tuhl úsměv na rtech, ale za ty peníze četl dál a dál. Zjišťoval, že kombinace jeho dopravních potřeb převážně realizovaná vlastním koňským potahem a externě zajišťovaná příležitostnými zápůjčkami prostředků se spalovacím motorem, je krajně nevhodná a byla mu doporučena unifikace přechodem na

moderní kolové dopravní prostředky a že další postup je řešen v konfliktních dopravních uzlech ve dvou variantách a v případě rozvojové varianty přechodu na motorová vozidla musí studii rozšířit do druhé etapy, která vyžaduje součinnost dalších orgánů, jejichž stanovisko musí mít i při ojedinělých výjezdech kolové techniky na jeho stávající komunikace. V případě původní varianty, která byt zpochybněná, byla zvažena jako možná, se dočetl, že jeho výjezd ze vrat neodpovídá standardům a je v konfliktu se zámožnějšími uživateli krátké spojovací silnice, kterou v záchvatu vlastenectví kdysi jeho předci věnovali obci. A mimochodem, není jisté, zda je v souladu se standardem požadované psychiky koňského povozu u možných labilních jedinců v příčinné souvislosti s nabízejícím se nejjednodušším řešením světelnou a akustickou signalizací. Je tedy nutné, po schválení odbornou firmou zpracovaného návrhu příslušným „Výzkumným ústavem pro označování všeho“, vyžádat si také stanovisko „Svazu na ochranu zvířat používaných k tahu“. Do doby vyřešení na základě součinnostiho zjištění v rámci prevence má očekávat rozhodnutí dozorového orgánu provozu koňské dopravy na pozemních komunikacích o předložení náhradních opatření, které v případě neznalosti je schopna dodat tuto studii zpracující instituce. Dočetl se dále, že bažinka protínající komunikaci a pijící krev generacím předků, není vůbec zapáchající bažinou, ale vzácným biotopem a útočišťem


vzácného „turbočolka pruhovaného“, kterého při vyžádaném závazném stanovisku objevili aktivisté iniciativy „Synové a dcery obce“ jejímž „nezávislým“ představitelem pro spádovou oblast obce je kovářův syn, prostou úvahou dospěvší k názoru, že tátovo řemeslo není nic pro něj a dobře si pamatujíc šlehy bičem, byvše v mládí opakovaně přistižen na třešních zadavatele studie, jak byl náš sedlák zpracovatelé nazýváán. Dále zjistil, že mu správní orgán ve zrychleném řízení předepíše okamžitou úpravu kamenité cesty před rozbořenou stodolou, kde rachotící prázdný žebříňák ruší neznámého hnízdícího opeřence, kterého zachytil vloni známý fotograf a je předpoklad, že by i v dalších letech v případě, že se opět objeví, mohl zvýšit význam regionu a podpořit cestovní ruch, jak ve svém stanovisku uvedl mj. příslušný správní orgán obce opírající se o mezinárodní úmluvu na ochranu podivných živočichů. Zjistil také, že na třech místech má používaná komunikace nevyhovující poloměr zatočení a při nevyhnutelné možnosti splašení koní, by mohlo dojít při rychlosti splašeného povozu k jeho převrácení při také nevyloženém souběhu přeložení povozu. Jako možné opatření bylo experty doporučeno, i v souvislosti s následným problémem, pořízení mobilní povozové váhy k důsledné a prokazatelné povinnosti dokladovatelnosti nepřetěžování vozidla žebříňákového typu, což by při zvětšené objemové hmotnosti vlivem klimatizačních poměrů transportovaných komodit mohlo být jinak nezjistitelné. Jako variantním řešení se jeví zvětšení poloměru zatáček, ale v tom případě je nutné vyřešit střet zájmů se sousedem, s nímž má léta zděděné a nevyřešené spory o starou alej kaštanů a povinnost její ochrany před škůdci, o kteréžto dohodě musí být předložen pověřenému místostarostovi doklad v každém případě. V té souvislosti bylo zjištěno, že kopec a následně klesání k lesíku je v absolutním rozporu s parametry možného zatížení koňského kopyta vzhledem k úhlu a povrchu předmětné komunikace a doporučeno vybudování tunelu. Toto unikátní řešení by zároveň řešilo i problém ochrany mezinárodně chráněné kolonie „položeků zrakovodlinných“ v době páření, kdy by tak jako tak musel být provoz zakázán a příslušné opatření iniciované „Spolkem na ochranu položeků zrakovodlinného“ je již poštovní doručenkou na cestě. Náš zadavatel řešení dopravní infrastruktury si utřel zpoceně čelo a přeskočivši větší zbytek stránek studie si přečetl závěrečné doporučení a avízo návštěvy expertů k docracování navržených řešení. Po zralé úvaze, oslovujíc se s výčitkami jmény jiných ochotných tahounů, se jal hledat starou brokovnici, se kterou jeho ještě chudý děd s úspěchem pytláčil a někde v písemnostech zanechal i recept na výrobu nábojů se solno-štetinovou náplní, o jejichž argumentační účinnosti potenciální nápadníci dospívajících dcer a vnuček ještě dnes vyprávějí legendy.

*Autor neví, jestli je to k pobavení, nebo k pocitu beznaděje v dnešní realitě s podobností ne náhodnou, ale zákonitou - ale to asi posoudí každý čtenář sám.*




# Ochrana životního prostředí

**Bezpečnost a ochrana zdraví při práci,  
ochrana životního prostředí a kvalita  
jsou trvalou hodnotou České rafinérské  
již od jejího založení.**



Stálá pozornost pracovníků České rafinérské je věnována ochraně životního prostředí: úrovni plyných emisí, průmyslovému hluku, čistotě odpadních vod i objemu tuhých odpadů.



V řadě parametrů je Česká rafinérská výrazně pod platnými legislativními limity. Nízkosírná, od roku 2001 bezolovnatá, motorová paliva s nízkým obsahem aromatických sloučenin jsou příspěvkem ke zlepšování životního prostředí ve městech a v místech s hustou motorizací.

Zaměstnanci České rafinérské i dodavatelé dosáhli významného snížení počtu pracovních úrazů za 10 let existence společnosti.

