

# PŘEHLED ZPRÁV

---

|                                                                                                    |          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>Z kamionů padá led. Může i zabíjet.....</b>                                                     | <b>2</b> |
| <b>Inteligentní dopravní systémy pomohou v nových úsecích .....</b>                                | <b>3</b> |
| <b>Gang, který vykrádal kamiony, je u soudu .....</b>                                              | <b>4</b> |
| <b>Zákaz jízdy kamionů v levém pruhu dálnice je hloupý nápad. Bohatě stačí současný zákon.....</b> | <b>4</b> |

# PLNÉ ZNĚNÍ ZPRÁV

---

## Z kamionů padá led. Může i zabíjet

Mladá fronta DNES

15.1.2019

Rubrika: Z domova

Dopravní firmy a stát se hádají, kdo postaví sněhové rampy.

Jaroslavu Staňkovi z jihočeského Jindřichova Hradce rozbil kus ledu, který odlétl ze střechy návěsu **kamionu**, čelní okno na jeho voze. Řidič s nákladákem ujel a Staňkovi nezbylo než si opravu zaplatit sám. „Od **kamionu** odlétával sníh poměrně dlouhou dobu. Najednou ale přiletěl kus ledu a prorazil mi čelní okno. Byla to taková pecka, že jsem se lekl, zastavil u krajnice a **kamion** odjel. Myslím, že ani netušil, co se za ním stalo, ale mě to stálo deset tisíc korun za opravu,“ vypráví o letošní nehodě Staněk.

Šofér **kamionu** porušil zákonem danou povinnost omést před jízdou auto od sněhu a ledu. Profesionální řidiči nákladních aut si však stěžují, že toto ustanovení vyhlášky nemůže spolehlivě splnit nikdo z nich, protože v celé zemi je jen jedna jediná rampa, na kterou lze vylézt a omést z auta sníh. „Když vyjízďím z firmy, tak tam auto očistit mohu, protože tam vlastní rampu máme. Nicméně jakmile stojím někde na odpočívadle a vyjízďím z něj, nemám jak sníh z návěsu dostat. Vylézt nahoru nelze, nehledě na to, že bych porušil bezpečnost práce, protože to už je práce ve výškách,“ říká Štefan Lechermayer. Na firmě to řeší také svérázně – šofér si stoupne na palety, které do čtyřmetrové výšky vyzvedne vysokozdvizný vozík...

Nucení porušovat zákon?

Kdyby je však při tomto přistihl inspektorát práce, měli by problém. „Zaměstnavatel musí zaměstnanci připravit bezpečné podmínky pro práci. Pokud by ometali návěsy **kamionů**, už by skutečně šlo o práci ve výškách, kde platí jiná bezpečnostní pravidla,“ potvrzuje Lechermayerova slova mluvčí Státního úřadu inspekce práce Richard Kolibač.

Sdružení autodopravců **Česmad Bohemia** přitom upozorňuje, že se stačí inspirovat v zahraničí, kupříkladu v Rakousku, kde na odpočívadlech fungují desítky sněhových ramp. „V České republice je jediná – na dálnici u Rozvadova. Řidiči prostě nejsou schopni tuto zákonnou povinnost splnit, protože byť platí dva roky, stát nepřipravil podmínky pro plnění zákona“ prohlašuje mluvčí **Česmadu Martin Felix**.

My ne, to oni

Rampa u Rozvadova je lehkou železnou konstrukcí, stála 250 tisíc korun. **Ředitelství silnic a dálnic** loni slibovalo, že v rámci rekonstrukce dálničních odpočívadel budou vybudovány další takové u dálnic D5 z Prahy přes Plzeň na českoněmecké hranice a na dálnici D1 z Prahy do Brna. Nevznikla však žádná. „Není to náš úkol ani povinnost, přesto jsme chtěli po **Česmadu**, aby nám vytipoval odpočívadla, kde by rampy mohly stát. Jejich aktivita však byla nulová, kromě toho ministerstvo vnitra mělo připomínku, že každá taková lávka omezí kapacitu odpočívadel,“ tvrdí mluvčí **ŘSD** Jan Rýdl. **Česmad** se brání, že on vytipovávat žádná odpočívadla nemůže. „My obecně říkáme, že rampy by měly být zejména tam, kde je předpoklad častějších problémů, tedy na Vysočině a v horských oblastech,“ oponuje mluvčí **Česmadu Bohemia**.

„Silniční zákon však hovoří jasně: za ometení sněhu z vozidla před jízdou je zodpovědný řidič, a to osobního i nákladního automobilu. Přitom řidiči **kamionu** by měli pamatovat, že zejména led na střeše plachty je smrtící zbraň,“ varuje jeden z dopravních policistů.

Takže je to začarovaný kruh. Přitom za neometení vozidla hrozí vysoké pokuty. V Rakousku až pět tisíc eur, tedy v přepočtu až 130 tisíc korun, v Česku pak znatelně méně – do 2,5 tisíce korun. Poslední taková nehoda – nahlášená policistům – se stala minulé pondělí na Královéhradecku v Kumburském Újezdu. Před obcí ve směru z Jičína na Novou Paku spadl z protijedoucího nákladáku obrovský kus ledu na Škodu Rapid. Autu promáčkl střechu, třiačtyřicetiletému řidiči se naštěstí nic nestalo. Po **kamionu** nyní pátrají policisté. Je však jen otázkou času, kdy se to stane třeba na dálnici ve vysoké rychlosti. Následky pak mohou být fatální. Snad si to uvědomuje i **ministerstvo dopravy**, které MFD napsalo: „Výstavba zmiňovaných lávek (ramp) není povinností státu. Nicméně jsme v tomto ohledu připraveni řidičům vyjít vstříc.“

Paragraf 5 Zákon o provozu na pozemních komunikacích Řidič nesmí řídit vozidlo, na němž jsou nečistoty, námraza nebo sníh, které zabraňují výhledu z místa řidiče vpřed, vzad a do stran a řídit vozidlo, na němž nebo na jehož nákladu je led, který by při uvolnění mohl ohrozit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.

---

## Intelligentní dopravní systémy pomohou v nových úsecích

tyden.cz +1

14.1.2019

Rubrika: Doprava

Na dalších třech úsecích dálnic vzniknou inteligentní dopravní systémy (C-ITS), které by měly zvýšit informovanost řidičů o aktuální situaci v provozu. Informovalo o tom **Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD)**. První inteligentní dopravní systém byl vybudován loni na úseku dálnice D1 mezi Mirošovicemi a Rudnou.

**ŘSD** chce systémy vybudovat na D1 v okolí Brna mezi 180. a 211. kilometrem, dále na dálnici D5 mezi sedmým a 150. kilometrem a na D11 od nultého do 90. kilometru.

Systémy C-ITS umožňují podle **ŘSD** komunikaci mezi vozidly navzájem a také mezi vozidly a dopravní infrastrukturou a řídicími či informačními centry. Přenos informací se děje prostřednictvím mobilních sítí nebo přes ITS jednotky umístěné na dopravní infrastruktuře.

Řidiči mohou být prostřednictvím systému v předstihu informováni například o práci na silnici, překážce na trase, dopravních kolonách, varováních v důsledku počasí nebo zásahu záchranných služeb, dojezdových časech nebo mimořádných událostech na cestách.

"To, co svítí na proměnných informačních tabulích či značkách, je řidiči zobrazeno přímo ve vozidle. Zvláště u měnících se rychlostních omezení na portálech LŘD (liniového řízení dopravy) či dynamickém uzavírání jízdních pruhů před tunely nebo v tunelech je tato funkce důležitá, protože řidiči tyto typy značek poměrně často nerespektují," uvedl již dříve **ministr dopravy Dan Ťok** (za ANO).

První systém byl vybudován loni v červnu mezi Mirošovicemi a Rudnou na D1. Úsek o délce 46 kilometrů je podle měření dopravních intenzit nejvytíženějším dálničním úsekem v Česku. Při představování inteligentního dopravního systému **ŘSD** uvedlo, že do roku 2020 by jím mělo být vybaveno zhruba deset milionů aut v Evropě. Automobilky se zavázaly k tomu, že od letošního roku budou touto technologií vybavovat vybrané modely.

## Gang, který vykrádal kamiony, je u soudu

Plzeňský deník +1

15.1.2019

Rubrika: Region

Plzeňský kraj – Skupina Rusů, která v letech 2015 a 2016 vykrádala **kamiony** stojící na parkovištích u benzinových stanic nejen na Plzeňsku a Tachovsku, ale i v jiných místech republiky, stanula před soudem. Stanislavu Gaponenkovi, Viktoru Nekraševiči, Iakovu Tumanikovi a Yaroslavu Protovchanskému hrozí u Krajského soudu v Plzni až 10 let vězení za zvlášť závažný zločin krádeže. Nakrást si měli zboží za více než 57 milionů korun. U soudu včera vypovídal dvaadvacetiletý Protovchanskij.

S údajným šéfem celé bandy Nekraševičem se měl seznámit v roce 2014 a vidina rychlých peněz ho zlákala. „Ze začátku jsme jen trénovali. Nekraševič nás učil, jak prořezávat plachty u **kamionů**, ale nic jsme z nich ještě nekradli,“ vypovídal. Krádeže přišly až později, když přijela další skupina mužů z Litvy, Běloruska, Polska a dalších zemí. Přivezli i speciálně upravený **kamion**, kterému chyběla podlaha. Tam svůj lup ukrývali. Skupina měla krást na dálnici D1, na záchytném parkovišti Svatá Kateřina na Tachovsku, a dokonce i v Belgii.

Protovchanskij se účastnil pouze dvou akcí. První právě na Svaté Kateřině, kde ukládal ukradenou počítačovou techniku za 5,5 milionu korun do speciálního **kamionu**. Podruhé se účastnil loupeže kávovarů v hodnotě více než 400 tisíc korun z **kamionu** stojícího na odpočívadle na D1. „Za první akci jsem dostal 2000 eur. Za tu druhou tak 15 až 20 tisíc korun,“ vypovídal obžalovaný.

Na další akci, kde se skupině povedlo odcizit pět palet drogistického zboží, především parfémů v hodnotě více než 31 milionů korun, už ho nepozvali.

Soud bude tento týden pokračovat výsledky dalších obžalovaných a především „vůdce“ gangu Viktora Nekraševiče.

---

## Zákaz jízdy kamionů v levém pruhu dálnice je hloupý nápad. Bohatě stačí současný zákon

Autoweb.cz

15.1.2019

Rubrika: CZ

V souvislosti s nedávnými dopravními komplikacemi na dálnici D1 se někteří naši exekutivní zástupci a zákonodárci nechali slyšet, že prosadí zákaz předjíždění nákladních aut, tj. zejména jejich jízdu v levém pruhu dálnice tak, aby tato auta neblokovala levý jízdní pruh pro ostatní provoz.

Téma předjíždění ze strany nákladních aut se diskutuje dlouhodobě. Způsobů řešení je několik a je otázka, jestli stávající úprava (při odpovídající míře dohledu ze strany Policie ČR) není ve skutečnosti dostačující. Tím nechci říct, že by dnes takový zákaz platil, nicméně současná pravidla stanoví následující omezení:

„Řidič nákladního automobilu o celkové hmotnosti převyšující 3 500 kg, jízdní soupravy, jejíž celková délka přesahuje 7 m, zvláštního motorového vozidla, motocyklu s nejvyšší povolenou rychlostí do 45 km.h-1 a cyklista smí levý krajní jízdní pruh užít k jízdě, jen jestliže je to nutné k objíždění, předjíždění, otáčení nebo odbočování.“

„Na pozemní komunikaci o třech nebo více jízdních pružích vyznačených na vozovce v jednom směru jízdy smí řidič nákladního automobilu o celkové hmotnosti převyšující 3 500 kg, jízdní soupravy, jejíž celková délka přesahuje 7 m, zvláštního motorového vozidla a motocyklu s nejvyšší povolenou rychlostí do 45 km.h-1 užít k jízdě výhradně dvou jízdních pruhů nejbližších k pravému okraji vozovky;

v ostatních jízdních pruzích smí jet jen tehdy, jestliže je to nutné k objíždění, otáčení nebo odbočování.“

Tato dvě ustanovení říkají v podstatě totéž, tj. že tam, kde jsou tři pruhy a víc, nesmí nákladní auta do levého pruhu, resp. musí zůstat v pravých dvou pruzích (pokud tam jsou např. čtyři). To se ale většina našich dálnic moc netýká, protože ty mají obvykle pruhy jen dva, takže obecně řidič nákladního auta na dálnici předjíždět smí.

Asi lze konstatovat, že v zásadě nejde o to zakázat řidičům nákladních aut kdykoliv vjet do levého pruhu pro předjetí, ale problém vzniká tam, kdy nákladnímu auto trvá předjetí příliš dlouho a omezuje tak ostatní provoz. Na to ale už stávající úprava pamatuje v ust. §18, odst. 2, písm. b) zákona č. 361/2000 Sb., když stanoví:

„Řidič nesmí ... omezovat plynulost provozu na pozemních komunikacích, zejména bezdůvodně pomalou jízdou a pomalým předjížděním.“

This is a modal window.

Podle mého názoru by naprosto bohatě stačilo, když by se dálniční police zaměřila na dodržování této povinnosti. Jestliže nákladnímu autu trvá např. 30 sekund předjet jiné nákladní auto, tak to pomalé předjíždění jednoznačně je a jako takové je postižitelné jako porušení výše uvedeného ustanovení. Jistě, zákon nedefinuje, co to bezdůvodně pomalé předjíždění je, ale to nevadí, protože když to policisté začnou řešit a ty věci se dostanou do správních řízení a k soudům, tak se postupně ustálí judikatura a bude jasné, co se tím myslí.

Řidiči nákladních aut by tak nebyli automaticky postihováni za každé vjetí do levého pruhu (pokud se jim takové předjíždění zakáže, pak za takový přestupek hrozí zákaz řízení, což je pro řidiče z povolání velmi tvrdé), ale zůstane na jejich zvážení, jestli tím předjetím omezovat plynulost budou nebo ne.

Když ano, tak prostě předjíždět nemůžou. Když ne, tak ano. Je pravda, že při velmi silném provozu osobních aut se může stát, že taková situace nenastane v konkrétním místě a úseku nikdy, ale dokud nebude mít dálnice víc pruhů, těžko to bez negativního vlivu na plynulost řešit jinak.

Než bych měnil právní úpravu, soustředil bych se (být zákonodárci a policisty) na plnění shora uvedené povinnosti. Vozidla dálniční policie jsou dnes již standardně vybavena záznamovým zařízením, takže důkazní materiál pro zadokumentování pomalého předjíždění bude mít policie k dispozici, aby mohla zahájit řízení o přestupku.