



SPOLEČNOST
PRO ROZVOJ
SILNIČNÍ DOPRAVY

POSLÁNÍ, CÍLE A AKTIVITY SPOLEČNOSTI PRO ROZVOJ SILNIČNÍ DOPRAVY

Hlavním posláním Společnosti pro rozvoj silniční dopravy je hledání progresivních a efektivních řešení směřujících k odstraňování problémů, nedostatků a negativních vlivů ve vztahu k přípravě, výstavbě, údržbě a provozu na silnicích a dálnicích v České republice a k optimalizaci naší silniční dopravy jako celku.

V rámci hlavního poslání figurují v plánu činnosti následující cíle a aktivity:

- ✓ Vyvíjení komplexních aktivit směřujících k optimálnímu provozu silniční sítě, včetně snižování dopravních nehod a jejich důsledků
 - ✓ Formulování a uplatňování argumentů pro urychlení výstavby dálnic a rychlostních komunikací v ČR
 - ✓ Formování pozitivního vztahu obyvatel k výstavbě, údržbě a provozu silnic a dálnic
 - ✓ Zajišťování optimálního množství finančních prostředků na výstavbu a údržbu silniční sítě
 - ✓ Prosazování potřebných legislativních změn ve vztahu k rozvoji silniční dopravy
 - ✓ Spolupráce s orgány státní správy, orgány krajů a samospráv měst a obcí při rozhodovacích procesech umožňujících plynulou přípravu dopravních staveb ve vazbě na platné řídicí a legislativní dokumenty
- ✓ Pomoc při řešení návazných dopravně obslužných činností ve stádiu přípravy a realizace, včetně pomoci při naplňování zákona o územním plánování a stavebním řádu
 - ✓ Hledání prostoru pro zlepšení spolupráce mezi investorem, projekčními ústavy a dodavateli staveb, včetně prostoru pro výkon údržby a zvýšení plynulosti i bezpečnosti provozu na silničních komunikacích
 - ✓ Působení na celou politickou garnituru i jednotlivé politiky s cílem podpory silniční dopravy a její infrastruktury
 - ✓ Výzkumy veřejného mínění ve vztahu k silniční dopravě
 - ✓ Zpracovávání vědeckých a odborných studií a zveřejňování jejich výsledků
 - ✓ Vydávání letáků, plakátů, publikací a dalších tiskovin
 - ✓ Příprava tiskových zpráv, tiskových prohlášení, tiskových konferencí a další práce s médii
 - ✓ Organizování konferencí, přednášek, kongresů a dalších odborných akcí
 - ✓ Pořádání společenských, sportovních, mediálních a dalších propagačních akcí
 - ✓ Koordinace aktivit jednotlivých subjektů systému silniční dopravy
 - ✓ Obrana proti útokům na silniční dopravu, především ze strany nezodpovědných a fanatických ekologických aktivistů a skupin

BEZ SILNIC TO NEJDE

Alfred BRUNCLÍK
Václav BUDINSKÝ
Pavel EYBERT
Bořivoj KAČENA
Karel SEHOŘ

© Alfred Brunclík, 2008
© Václav Budinský, 2008
© Pavel Eybert, 2008
© Bořivoj Kačena, 2008
© Karel Sehoř, 2008

Vydalo nakladatelství Agentura LUCIE, spol. s r.o., Vimperk
ve spolupráci se Společností pro rozvoj silniční dopravy

Grafická úprava Jan Kortus
Technická redakce Milan Zevl
Jazyková redakce Jaroslav Sisel
Sazba Jan Kortus
Tisk S-Tisk Vimperk s.r.o.



OBSAH

Budeme mít páteřní síť dálnic a rychlostních komunikací do roku 2020?	11
Alfred Brunclík	
Jak dál	18
Pavel Eybert	
Věděl to už Hannibal	22
Bořivoj Kačena	
(Ne)soulad veřejných zájmů	26
Karel Sehoř	
Auta na silnicích řídí lidé	30
Václav Budinský	
Agresivní řidič a řidič s úsměvem	35
Boj s negativní životní orientací	40
Kouření jako přímá i nepřímá příčina dopravních nehod	53
Zábavná příloha	57
Václav Budinský	
Prezentace ŘSD	85
Alfred Brunclík	

BUDEME MÍT PÁTEŘNÍ SÍŤ DÁLNIC A RYCHLOSTNÍCH KOMUNIKACÍ DO ROKU 2020?

Vláda ČR na svém zasedání v srpnu loňského roku přijala harmonogram výstavby silnic a dálnic na roky 2008 až 2013, který se bude v letošním roce aktualizovat. Jeho hlavní strategickou linií je dostavba základní páteřní sítě dálnic a rychlostních komunikací. Důležitou součástí programu je také zlepšení stavu silnic I. třídy včetně vybudování devadesáti obchvatů měst a obcí. Další podskupinu potom tvoří protihluková opatření. Z ekonomického hlediska je možné říci, že 95 % prostředků je určeno na výstavbu dálnic a rychlostních komunikací.

Harmonogram sahá do roku 2013, což je nejpozdější termín, do kterého ještě můžeme čerpat prostředky z fondů EU. Pokud jde o stavební dokončení, je plánováno v rozmezí let 2017 až 2020. To ovšem neznamená, že po roce 2020 u nás nebudou vznikat dálnice. Bude nutné například řešit propojení českého severozápadu a jihu, zhruba po ose Karlovy Vary – České Budějovice, nebo lepší dopravní obslužnost regionu Vysočiny, kde je soustava kvalitních komunikací skutečně nedostatečná. To je ostatně i jedním z důvodů současného přetížení dálnice D1. V této souvislosti se jako velmi perspektivní jeví trasa současné silnice I/38, s dobrým napojením na průmyslový sektor a také na Vídeň.

Je třeba si uvědomit, že je též velmi nutné odstranit ty nejpálčivější problémy na silnicích I. třídy, ať už jde o trasu Praha – Karlo-

vy Vary, Praha – České Budějovice nebo Třinec – Jablůnkov. Navíc jsme kupříkladu zcela zrevitalizovali komunikaci I/50 mezi Bučovicemi a státní hranicí se Slovenskem. To je cesta, kterou se chceme v budoucnosti ubírat. Jsme si zároveň vědomi, že mnoho silnic I. třídy je potenciálně velmi rizikových a je naším záměrem tato nebezpečná místa soustavně vyhledávat a odstraňovat.

V této souvislosti se nabízí otázka, jak může ŘSD ČR přispět k větší bezpečnosti silničního provozu. V první řadě už samotnou realizací investičního programu, protože přinese moderní komunikace, na nichž lze očekávat výrazný pokles počtu dopravních nehod. Na těch stávajících provádíme bezpečnostní audity, na jejichž základě přistupujeme ke konkrétním úpravám. Pracujeme na tom velmi intenzivně a už zaznamenáváme první pozitivní výsledky.

Pohlédneme-li na automapu vyspělých států Evropy a automapu České republiky, ihned si uvědomíme podstatný rozdíl. Je patrné, že dálniční síť západní Evropy je mnohem hustší než v naší zemi. Dá se říci, že několikanásobně. Např. v Německu je tento poměr z hlediska počtu obyvatel čtyřnásobný, z hlediska plochy pětinasobný. Toto prosté srovnání vymezuje náš hlavní problém, který musíme, chceme-li se stát skutečně vyspělou zemí, vyřešit. Musíme dobudovat alespoň základní páteřní síť dálnic a rychlostních komunikací.

Koncem roku 2007 otevřelo ŘSD ČR teprve tisíce kilometrů této sítě, která by měla mít celkovou délku více než 2100 km. Hovoříme-li o základní páteřní síti, musím klást důraz na slovo ZÁKLADNÍ. To neznamená, že se jedná o stav definitivní a konečný. V budoucích desetiletích bude pochopitelně třeba dál tuto síť zahušťovat. Ovšem pojem „základní páteřní síť“ znamená

z hlediska dnešního provozu takovou síť, která by už měla být v provozu. Tím by zásadním způsobem řešila nejpalčivější problematiku současné silniční dopravy v ČR.

Hlavní problém spočívá v geografické poloze ČR. Za éry železných opony byly všechny přirozené cesty přerušeny v souvislosti s rozdělením světa. Nyní, kdy došlo k opětovnému propojení, kdy východ se západem Evropy intenzivně spolupracuje a východní část lze považovat za budoucnost Evropy, se stává ČR opět křižovatkou evropského teritoria.

Na tuto situaci ovšem nejsme připraveni, takže potřeba dobudování základní páteřní sítě se stává klíčovým úkolem nejbližších let. Jedná se o základní koncepci, se kterou se ŘSD ČR hodlá vypořádat za podpory celé ekonomiky ČR kolem roku 2020. Toto datum není stanoveno nahodile. Vyplývá ze současného tempa výstavby, jak je lze evidovat na celém území. Současná fakta skutečně dokazují, že intenzita investičních a stavebních aktivit v oblasti budování silniční infrastruktury v naší republice je v současnosti nesrovnatelná s minulostí. Rádi konstatujeme, že se jedná o tempo naprosto nesrovnatelné s jakýmkoliv jiným minulým obdobím.

Stačí si uvědomit, že např. v letech 2001 až 2005 bylo otevřeno pouze 89 km nových tras dálnic a rychlostních komunikací. V období 2006 až 2010 by mělo být dohromady dostavěno 313 km. A s tímto tempem samozřejmě počítáme i po roce 2010, neboť jinak bychom se k roku 2020 nemohli dopracovat do cílové podoby automapy s páteřní sítí dálnic a rychlostních komunikací bez přerušovaných čar.

ŘSD ČR, investorsko-inženýrská organizace, jejímž zřizovatelem je ministerstvo dopravy, samozřejmě má i další prioritní úkoly, které nelze opomenout ani podcenit. Vždyť spravuje síť silnic první třídy v délce zhruba 6000 km. Tato síť je velmi významná a současně i velmi zanedbaná. Významným úkolem se tedy stává zlepšit stav těchto silnic I. třídy a současně i zlepšit podmínky pro odpovídající kvalitu života obyvatel v městech, kde stále ještě nejsou vybudovány obchvaty.

ŘSD ČR musí samozřejmě řešit i další citlivé záležitosti v souvislosti s nárůstem intenzity dopravy. Jde např. o otázku hygieny, tedy především hlučnosti, která je enormně vysoká, a v budoucích letech musíme pamatovat na účinné řešení této problematiky, včetně komplexní ochrany životního prostředí. Je třeba v maximálně možné míře změnit projektování tak, aby příroda byla daleko méně konfrontována se silniční sítí. Když si uvědomíme, že musíme dobudovat více než 1000 km silnic dálničního typu, ať už se jedná o rychlostní komunikace nebo o dálnice, musíme současně brát v úvahu, že nové silnice a dálnice, na rozdíl od revitalizovaných železnic, logicky procházejí novými trasami. Jedná se určitě o nejtěžší úlohu, před kterou stojí projektanti a inženýři nových projektů, tedy aby trasy nových projektů byly skutečně optimální nejen z hledisek technických a ekonomických, ale i z hledisek ochrany životního prostředí. ŘSD ČR nesmí a nebude tyto záležitosti v žádném případě podceňovat.

Ale zpět k páteřní síti. Jak jsem již konstatoval, celková délka základní páteřní sítě rychlostních komunikací a dálnic je dlouhá více než 2100 km. Uděláme vše proto, abychom ji dobudovali kolem roku 2020. To samozřejmě nepůjde bez dostatků investičních zdrojů. Nejedná se tedy pouze o samostatnou úlohu ŘSD ČR, ale

o úkol pro celou společnost. Naše organizace k tomu může přispět racionální prací, která zlepší ekonomiku, sníží ekonomickou náročnost těchto staveb, a přispěje tak k možnostem ji rychleji dobudovat.

Bez silnic to opravdu nejde. Automobilová doprava, její rozvoj, celkový hospodářský rozvoj, geopolitické důsledky nového uspořádání v Evropě, to vše dohromady neobyčejně rychlým způsobem zapříčiňuje obrovský nárůst intenzit. Vždyť jenom za posledních deset let na dálniční síti, té kterou v tuto chvíli provozujeme, zejména na známé problematické dálnici D1, narostla intenzita dopravy více než trojnásobně. U kamionové dopravy se jedná o nárůst ještě větší.

Podíl přepravy zboží v silniční dopravě ve srovnání s železniční dopravou je také nesrovnatelně vyšší. Silniční doprava zabezpečuje přepravu více než 75 % zboží přepravovaného v ČR, zatímco u železnic je to jen něco kolem 20 %. Samozřejmě i my, silničáři, budeme podporovat rozvoj železniční dopravy právě proto, že by mohla a měla zvýšit podíl na objemu přepravy zboží. Ale jenom za tohoto předpokladu. Pokud se tak neděje, a nic v tuto chvíli tomu stále ještě nenasvědčuje, je třeba se vážně zamyslet nad tím, zda-li investiční zdroje, které jsou poskytovány do výstavby silniční a dálniční sítě, a objemy investic, které jsou vkládány do rozvoje železnic, jsou skutečně vyvážené. Zvláště když si uvědomíme, že u přepravy osob, jsou poměry silnice versus železnice ještě mnohem vyšší.

Ve chvíli, kdy zpracovávám tento materiál, je rozestavěno více než 230 km nových tras rychlostních silnic a dálnic. Až na jedinou výjimku jsou všechny klíčové tahy v plné rozestavěnosti.

Některé z nich, jako je např. dálnice D47 mezi Lipníkem a Ostravou nebo dálnice D8 mezi Prahou, Ústím nad Labem a státní hranicí, ve fázi posledních úseků. Dálnice D3 mezi Prahou a Českými Budějovicemi je sice rozestavěná v délce více než 25 km, nicméně jsou to však teprve první úseky. Na hlavní trasy se teprve čeká, jde o vyřešení celé řady problémů s územní přípravou ve Středočeském kraji a vyřešení zásadních rozporů, které jsou v názorech i dotčených obcí a různých sdružení ekologických aktivistů.

Závěrem bych se chtěl dotknout citlivé otázky, jak může společnost pomoci urychlení výstavby základní páteřní sítě rychlostních komunikací a dálnic v ČR. Uvádím dva hlavní aspekty, pomineme-li ten základní, tj. dostatek finančních prostředků. Prvním aspektem je potřeba celé řady legislativních úprav, které by pomohly jasněji definovat veřejný zájem a jeho skutečné prosazení do potřebných úprav zákonů, aniž by byly ovlivněny demokratické principy, na nichž je naše současná společnost postavena.

Druhým aspektem pak je nepochybně potřeba utlumit menšinové zájmy, které většinou zcela neopodstatněně, za zneužití různých libivých principů, vedou ke zdržování a zdražování výstavby. V čele těchto tlaků jsou bohužel zejména různé aktivity pod praporem ochrany životního prostředí. Také, bohužel, jsou tyto principy (pro rozvoj civilizace nepochybně potřebné) většinou zneužívány pro prosazování zcela jiných partikulárních zájmů. Je třeba, aby si naše společnost odpověděla na otázku, zda stojí za to, aby trpěla tyto projevy jako daň za demokracii. Je správné umožňovat opakované napadání již dříve přijatých závazných usnesení? Jestliže je pravomocně a demokraticky přijat

například územní plán či zásady územního rozvoje, je skutečně třeba neváhat s položením otázky, proč je i nadále dle výkladu naší legislativy kdokoli oprávněn tyto dokumenty napadat a domáhat se jejich zrušení.

*Ing. Alfred Brunclík
generální ředitel ŘSD ČR*

JAK DÁL?

Sít' dálničních a rychlostních komunikací základní silniční sítě v České republice potřebuje dostavět stovky kilometrů. Prakticky každý z připravovaných úseků má svého „Rajtra“ nebo „Havránkovou“ (Pan Rajtr dostal za své pozemky cca třicetinásobek vyhláškové ceny, paní Havránková získala od státu 25krát větší výměru polí, než státu poskytla – za 10 ha dostala 250 ha). Bude se český stát dál nechávat vydírat nesystematickými, vládou posvěcenými precedenty, kdy raději po mnoha letech sporů s vlastníky pozemků vyplatí dvaceti až třicetinásobek hodnoty za pozemky, které potřebuje ke stavbě dálnice, koridoru, rychlostní komunikace? Tyto stavby byly řádně projednané a jsou zahrnuté v územních plánech, schválených krajskými zastupiteli jako veřejně prospěšné stavby. Jsem přesvědčen, že by se stát takto vydírat neměl nechat.

Vlastní-li někdo zemědělskou půdu a tvrdí, že ji nechce prodat, neb chce dál zemědělsky hospodařit, má dostat náhradu od státu ve výměře odpovídající rozměrům pozemků pro stavbu nezbytně potřebných a také určitou kompenzaci, ať finanční či majetkovou, za újmy spojené s přenesením svého zemědělského podnikání na nové polní plochy. V případě, že raději chce své pozemky zpeněžit, neb nehospodaří, a nechce se spokojit s vyhláškovou cenou, má rozhodnout o ceně nezávislý soud. Bohužel, v současnosti platný vyvlastňovací zákon říká, že podání námítky o ceně pozemku k soudu znamená automaticky, a bez možné dohody, zastavení řízení o změně vlastníka, byť by se změnou prodávající souhlasil. Co to z časového hlediska znamená pro přípravu výstav-

by dálnice a železničních koridorů, to si každý, kdo někdy přišel do styku se soudy, umí představit. Dvou až tříleté projednávání v občanskoprávním sporu je považováno za úspěch. Násobte si to desítkami, stovkami takových jednání na trase dálnice. Navíc platí z vyvlastňovacího zákona, že když už nějaký pozemek vyvlastníte a potom ho do jednoho roku nepoužijete k účelu, pro který byl vyvlastněn, musíte ho bez pardonu vrátit původnímu vlastníku. Za tohoto stavu se divím, že ještě vůbec nějaká příprava výstavby dálnic pokračuje.

Patnáct let trvalo, než stát uzavřel dohodu s paní Havránkovou. Od roku 1996 do roku 2003 trvalo, než se stát vypořádal s více než 90 vlastníky, kteří si společně koupili celkem 250 m² pozemků na trase dálnice okolo Plzně. Obdobně paní Havránková prodala za 1 korunu část svých pozemků šedesáti sedmi vlastníkům, kteří mají za svůj cíl znemožňovat výstavbu dálnice, bez ohledu na vznikající škody na zdraví a majetku obyvatel, kteří kvůli nim trpí průjezdy vozidel v obcích a ve městech. Navíc se řada z nich, jako např. JUDr. Petr Kužvart, při tom dobře živí. V podstatě se dá říci, že na všech významných trasách se objevují problémy se stále stejnou malou skupinkou organizací, jednotlivců. Chodci, Děti země, Jihočeské matky, Hnutí Duha apod. Stávají se, díky zákonu č. 114/1992 Sb. účastníky řízení kdekoliv na území České republiky, byť žijí na úplně druhém konci země, zakupují minimální výměry pozemků a blokují přípravu nepřebíráním pošty, předprodáváním pozemků dalším v řadě a jinými triky. Opravdu si myslíme, že toto je demokracie? Mám za to, že demokratické rozhodování o tom, zda povede a kudy povede nějaká dopravní cesta, je velmi sofistikované a dostatečné.

Územní plán velkého územního celku schvalovaný krajským zastupitelstvem, posuzování vlivu na životní prostředí tzv. EIA, územní řízení, stavební řízení, vyjadřování spousty orgánů státní správy, obcí, měst, vlastníků dotčených i sousedních pozemků, vlastníků sítí a co já vím koho všeho ještě dalšího, je dostatečnou daní demokracii, abychom se obešli bez stanovisek účelově zakládaných občanských sdružení, které pak na základě ustanovení zákona 114/1992 Sb. bez jakékoli odpovědnosti účelově brání stavbám dálnic, železničních koridorů, rychlostních komunikací či jiným liniovým stavbám.

Proto velmi vítám novelu pánů poslanců Milana Melčáka, Michala Pohanky, Karla Sehoře a Milana Šimonovského, která má účelově zakládaným občanským sdružením zamezit vstup do stavebních řízení. Pokud Poslaneckou sněmovnou Parlamentu ČR novela projde, udělám vše, co bude v mých silách, aby prošla i v Senátu.

Ať se tak stane, nebo ne, určitě je nutné zamyslet se nad zněním stávajícího „vyvlastňovacího“ zákona. Má bohužel velmi nešťastný název. Přitom vůbec neurčuje, co se má a za jakých podmínek vyvlastnit! Je vlastně jen kuchařkou, která stanovuje povinnosti úřadu, který má vyvlastnění provést. O nemovitosti, kterou je pro nějaký účel výstavby nezbytné získat do majetku státu (jeho zřízené instituce), se rozhoduje při schvalování územních plánů, jejich veřejně prospěšných staveb!

Je nezbytné vypustit z „vyvlastňovacího“ zákona alespoň tu část, která znamená při podání námítky na cenu za vyvlastňovanou nemovitost k soudu (a to je drtivá většina) automatický odkladný účinek pro změnu vlastníka po ukončeném vyvlastňovacím řízení, a tím pádem nemožnost pokračování v přípravě stavby.

Soudu by se však i nadále ponechávalo právo o odkladném účinku rozhodnout, pokud by to shledal nezbytným.

Věřím, že kdyby k takovéto úpravě zákona došlo, nenechal by se český stát tak vydírat, jak se stalo v kauzách „Havránková“ nebo „Rajtr“, a úředníci státu by sáhli k vyvlastňovacímu řízení, kterého se dnes bojí, neboť může na dlouhé roky přípravu stavby zastavit. Moje obava, že takovýchto kauz bude přibývat, určitě není ojedinělá mezi těmi, kteří se s touto problematikou potkávají. Stane-li se tak, pak nebude prakticky možné vystačit s prostředky na nákup nemovitostí a ceny dálnic, koridorů významně stoupnou.

V dobré víře, že bude pomozeno zlepšování životního prostředí, přijala Sněmovna v r. 1992 zákon č. 114. Je bohužel zneužíván, a to jak proti zlepšení stavu dopravy, životního prostředí, tak pro nakládání s majetkem v rozporu s dobrými mravy, jak konstatoval plzeňský soud v r. 2003, když účelové koupení pozemků v trase budoucí dálnice označil za nemravné. Co je totiž ekologického na hodinových zácpách, které se vytvářely před dobudováním kousku dálnice tunelem skrz vrch Valík, nebo na zácpách na silnicích druhé a třetí třídy vedoucích přes Březhrad, Plačice, Libčany apod.? Pomozme skutečně životnímu prostředí dobudováním základní silniční a železniční dopravní sítě na dnešní úroveň potřeb dopravy. Změňme proto zákon 114/1992 Sb. a změňme vyvlastňovací zákon. Ušetříme nejen státní a svoje prostředky, ušetříme také životní prostředí a čas při dopravě.

*Mgr. Pavel Eybert (ODS)
senátor obvodu Tábor,
člen představenstva
Společnosti pro rozvoj silniční dopravy*

VĚDĚL TO UŽ HANNIBAL

Motto: „Spojení mezi dvěma městy má zpravidla větší hodnotu, než je celková hodnota obou měst.“

Všechno už tady bylo, pouze se lidé málo historii učí, nedostatečně studují historické souvislosti, a hlavně si neberou nebo nechtějí brát ponaučení ze zkušeností lidstva, často velice těžce nabytých. Nejsme asi dost pokorní, nevážíme si či neumíme dobře zhodnotit velké osobnosti našich či světových dějin v kontextu dnešní doby.

Motto v úvodu je volnou parafrází výroku vojevůdce a státníka Hannibala. Když ho vyslovil, běžel zhruba rok 200 před naším letopočtem. A v průběhu věků se řada politických subjektů či státníků obsahem tohoto výroku řídila a tuto myšlenku naplňovala – někdy více, jindy méně, často bylo ale poučení z historie zapomenuto, buď se válčilo nebo „škludilo“.

Říše římská v době svého rozkvětu, za vlády císaře Augusta, měla postaveno a provozovala 25 000 km silnic spojujících nejvýznamnější sídla říše.

Vzpomeňme Karla IV. a jeho slavného mostu v Praze. V době spojování obou břehů Vltavy měl jistě velkou cenu, ta se však v průběhu času přeměnila v nevyčísitelnou hodnotu, měříme-li ji dnes.

V Benátkách v 16. století vůlí dóžete Grittiho byl investován kapitál, nashromážděný z loterie, do projektu Rialto, známého mostu spojujícího dvě bohaté části města, které rozděloval Canal Grande.

Nedostatek veřejných prostředků doprovází většinu státních útvarů, přesto v historii najdeme celou řadu příkladů, kdy i ve složité finanční situaci v bohaté zemi se hledaly peníze na propojení sídel (v r. 1739 v Británii pro most přes Temži, r. 1832 švýcarský Fribourg pro stavbu Grand Pont – v obou případech bylo využito výnosu z loterie).

Určitě není obecně známo, že první projekty rádobý moderního PPP začaly v Evropě fungovat už za platnosti římského práva před 2000 lety!

Samozřejmě, idea Hannibalova vycházela především z vojenského způsobu myšlení, ale celá historie ukazuje, co dobré silniční propojení znamená pro ekonomický rozvoj příslušného regionu. Koncem 90. let jsme spolu s odborníky z ČVUT hledali souvislosti mezi nezaměstnaností ve všech okresech ČR a napojením každého okresu čtyřpruhovou silnicí na silniční republikovou síť. To, co vyšlo, bylo logické, přesto překvapivé: okresy bez napojení měly až 3x vyšší nezaměstnanost.

Co je zajímavé a stojí za zamyšlení, je fakt, že osobnosti minulých období asi velice dobře vnímaly, co je veřejný zájem, co je veřejně prospěšná stavba, asi se nezabývaly definicí trvale udržitelného rozvoje. Politici a státníci regionálního či evropského formátu přijímali a uskutečňovali rozhodnutí a konali v duchu dnes tak často skloňovaných pojmů. Staletí prověřila správnost

jejich řešení a my dnes bychom měli více využívat bez výmluv této historické zkušenosti.

Rozsah silniční sítě, její budování a od začátku minulého století i rozvoj automobilismu jsou hybnou silou pro tvorbu bohatství státu (v podstatě nezcizitelné), současně i indikátorem pozitivního či negativního vývoje národního hospodářství. V roce 1997 jsem v Paříži vyslechl přednášku předního francouzského experta, při které mj. prezentoval grafy sledující výrobu aut od r. 1900 až do r. 1995 na celém světě, kilometrické proběhy a celosvětové ekonomické parametry. Tyto grafy měly takřka identický tvar, se zhruba šestiměsíčním časovým posunem. Všechny velké krize 20. století byly markantně patrné. Podobné grafy se objevily v posledních měsících u nás v odborných časopisech, mapují ale jiné krizové parametry.

Slavíme-li letos 70. výročí vzniku krásného českého slova *dálnice*, pak bychom se měli všichni snažit, aby při 80. narozeninách byla oslava dokonalá a celá dálniční síť v České republice byla dobudovaná. Jsou k tomu zapotřebí peníze, ale je též nutno, aby byl dostatek politické vůle skutečný veřejný zájem prosadit.

Co je skutečný veřejný zájem, to je na velký právní rozbor a nekonečnou diskuzi. Můj názor je snad zřejmý: viz poučení z historie. Nejde-li však o zpochybnění veřejného zájmu, jde-li jen o destruktivní politiku s cílem nesmyslně oddálit zahájení, a zejména dokončení komunikačního propojení, pak je zapotřebí, aby veřejnost vyžadovala spoluzodpovědnost za ekonomické a jiné ztráty. Existuje již alespoň jeden judikát francouzského soudu, který v podobném případě rozhodl o náhradě škody v ne-

prospěch občanské iniciativy, která svým konáním a jednáním zpozdila zahájení a využívání stavby.

Chtěl bych těmito několika řádky vybídnout čtenáře, aby se zamysleli nad tím, jak by mohli sami ze svých pozic přispět k naplňování záměrů naší Společnosti pro rozvoj silniční dopravy v ČR v současných ekonomicko-politických podmínkách, ovšem v historickém kontextu.

A nakonec použiju citát z jednoho německého stavbařského časopisu, který je vysoce nadčasový a současně apolitický: „Pán Bůh stvořil Adama a Evu, co od té doby vzniklo na Zemi, je výsledkem práce stavbařů“.

Listopad 2008

*Ing. Bořivoj Kačena
předseda představenstva
Společnosti pro rozvoj silniční dopravy v ČR*

(NE)SOULAD VEŘEJNÝCH ZÁJMŮ

Jak sladit dědictví špatných silnic z předchozích let se současným pojetím ochrany přírody?

Těžko se najde někdo, kdo by pochyboval o nutnosti existence fungující dopravní infrastruktury v kterémkoliv státě. Vždyť každý z nás ji dennodenně využívá, bez ní by neexistoval „krevní oběh“ jakéhokoliv rozvoje země. Byly doby, kdy jsme na tom u nás nebyli tak špatně. Měli jsme vybudovanu síť tereziánských silnic a soukromý sektor nám vybuďoval i hustou železniční síť. Ono vždycky záleží na tom, kdy se co dělá, a jestli doba zrovna tomu či onomu přeje. Bohužel přerušeni normálního vývoje v socialistických satelitech po válce způsobilo, že zatímco západní Evropa si stačila dobudovat základní silniční síť, v ČSSR jsme slavnostně dobudovali jedinou dálnici z Prahy do Bratislavy. Doba pokročila a například v Belgii, kde měli velmi hustou síť, již v 80. letech se protestovalo proti výstavbě nových dálnic. Některým se to zdál dobrý nápad i u nás. Inu, nastaly nové časy. Prostě jsme se dnes již srovnali s Evropou, bohužel v posunutých podmínkách.

Obecně se, přes veškerou snahu vše napravit, předpokládá zanedbanost na naší dopravní infrastruktuře více než 1000 miliard korun. Je to dost peněz, zvláště když si uvědomíme, že budování dopravní infrastruktury není jedinou potřebou této země. Přitom nejde jen o peníze. V dobré víře se začátkem 90. let začala schvalovat taková legislativa, která vychýlila kyvadlo ochrany přírody do protější polohy, než bylo v době socialismu, a pod dohledem evropského práva se tento trend dále úspěšně rozšiřu-

je. U nás jsme většinou v přijímání takových ustanovení na špičce. Například Naturu 2000 jsme přijali dříve než některé státy západní Evropy. Jsou s námi spokojeni, ale oni, narozdíl od nás, ty dálnice prostě již stihli. Navíc pod heslem ochrany životního prostředí se setkáváme také s byznysem, který se v rámci složité legislativy vytvořil. To ale již nemá s ochranou životního prostředí nic společného.

V České republice, dokonce i tam, kde nám „Evropa“ nechává volnost, jdeme raději složitější cestou než jednodušší. Opět v dobré vůli jsme se vydali dvojkolejnou cestou, kdy začínají soupeřit zákony vytvořené na ministerstvu životního prostředí se zákony jiných resortů. Například tzv. proces EIA, posuzování vlivu stavby na životní prostředí, je samostatným řízením, místo aby byl jednoduše přidán do územního řízení podle stavebního zákona. Dnes nás dokonce napadá EU za to, že nemáme stejné účastníky řízení u těchto dvou procesů. A my, místo abychom to tedy zjednodušili a řízení spojili (čímž bychom mimochodem zadání splnili), vymýšlíme další návrhy tak, abychom měli environmentální legislativu ještě složitější, proces řízení ještě zdlouhavější a abychom dali příležitost ještě více spekulantům, kterých je vždy a všude dost.

Každá diskuse tohoto typu se mění na jednoduchý model. Ti, kteří plédují za zjednodušení legislativy, nemají dobrý vztah k přírodě, ti nechtějí respektovat přírodní procesy, a ve svém důsledku škodí i životu člověka. Tak to ale není. O dobrou kondici přírody nám jde přece všem. Jsem přesvědčen, že ochrana zájmů přírody v našem právním řádu je dostatečná, že je jen potřeba některé postupy zjednodušit, aby nemohlo tak lehce docházet ke spekulacím a k prosazování vlastních zájmů. Vždyť ani taková

„zaklínadla“ jako Aarhuská úmluva či Směrnice Rady EU nepožadují nic víc než umožnění vstupu občanských iniciativ do procesu přípravy staveb (co nejdříve po tom, kdy vznikne záměr něco postavit), a to se u nás nepochybně děje a bude dít. Dále se však nechává na vůli konkrétního státu, jak si detaily svých zákonů upraví.

V současné době jsme například s několika poslanci navrhli, aby byl respektován stavební zákon, který je v kolizi se zákonem o ochraně přírody a krajiny. Dobře organizovaná komunita ekologických iniciativ se okamžitě zvedla k odporu. Přitom nejde o nic jiného než o to, aby po vyjasnění ochrany přírody při tvorbě územních plánů a v územním řízení konkrétní stavby nebylo již možné tak jednoduše napadat stavební řízení. Tam přece musí být vyhověno všem podmínkám, které se dohodly v širších vztazích. Zkušenost ukazuje, že vstup občanských iniciativ do úpravy jen technických problémů stavbu pouze zdrží a prodraží. Občanské iniciativy nevěří rozhodnutí státních orgánů, považují je za zkorumpované, ba co víc, nevěří ani rozhodnutí samosprávných orgánů. To ale už není věcí víry, to je nerespektování vůle volených orgánů měst či obcí. Někdy to dochází tak daleko, že například v uvedeném příkladě vznikly dva právní názory. Vyhraje v Poslanecké sněmovně ten, kdo dokáže lépe argumentovat, nebo se věc zpolitizuje a hlasování proběhne blokově po klubech? Ještě ale máme Senát a prezidenta. V poslední době je módní využívat navíc i Ústavní soud.

Některé občanské iniciativy jdou však dál, využívají každé možnosti našeho právního řádu a jdou tedy při každé příležitosti k soudu. Nakonec tedy, po mnoha studiích v rámci řádně schváleného územního plánu, po projektové přípravě, po diskusích

s občany, po odvolacích procesech, po rozhodnutí zastupitelstva, po mnohaleté práci mnoha odborníků bude rozhodovat soudce. Podle čeho? Podle kterého posudku? Nebo snad podle toho, jestli je na povolení nesprávná barva razítka? Toto je důvod, aby legislativa byla co nejprůhlednější, nejjednodušší a konkrétní. K tomu ale máme zatím daleko.

Prostě jsme zaspali dobu a nyní musíme vše napravovat. Je opravdu jen otázkou doby, jaká pravidla právě platí. Dnes naštěstí máme demokracii a liberální prostředí. Vrátili jsme se po bok vyspělých států. Je správné, že využíváme i jejich zkušenosti a nastavujeme podle nich i některé zákony. V daných mezích bychom však měli vždy rozlišit, co je veřejným zájmem a co spekulací, která jen veřejný zájem předstírá. A to platí jak při přípravě silnic, tak v legislativním procesu.

*Karel Sehoř,
poslanec PSP ČR,
člen představenstva
Společnosti pro rozvoj silniční dopravy*

AUTA NA SILNICÍCH ŘÍDÍ LIDÉ

Václav Budinský

Za několik desítek let bude možné většinu moderních aut přepnout na automatické řízení a pokud tak řidič neučiní, inteligentní systém bude kontrolovat jeho činnost a eliminovat případné chyby. Dnes ovšem stále ještě řídí auta lidé a jak vyplývá ze statistik, jejich chyby způsobují drtivou většinu dopravních nehod. Technické závady automobilů a komunikací se stávají příčinami dopravních nehod spíše výjimečně. Proto je třeba zaměřovat stále větší pozornost subjektivnímu faktoru, především potlačování agresivity a špatné nálady za volantem. Těmto aspektům je věnován následující text.

Komplexní možnosti snižování nehodovosti

Pokud chceme opravdu výrazně snížit počet úmrtí a těžkých zranění, měli bychom postupovat třemi způsoby, které zajistí dosažení jednoznačného a rychlého efektu. To ovšem neznamená, že bychom měli rezignovat na další způsoby a postupy, byť jejich nízká efektivnost nepomůže problém řešit zásadně. Do této skupiny můžeme zařadit např. různé bezpečnostní akce a tvrdý postih řidičů za nepodstatné maličkosti. Taková opatření mívají jen krátkodobý charakter, jak ukazuje zkušenost z přijetí nového zákona o silničním provozu, který je zřejmě nejprísnejší v Evropě.

Strach řidičů v první fázi platnosti skutečně snížil počty nehod s fatálními následky, ale v další fázi způsobil nejen návrat k předchozímu stavu, ale naopak jeho zhoršení. Lidé by neměli řídit se strachem, že přijdou o body a značné finanční částky třeba jen proto, že si zapomenou rozsvítit světla. Strach patří též mezi negativní stavy organismu a trvá-li delší dobu, stává se často zdrojem agrese a nevypočitatelného jednání. O co méně efektu přináší nejruznější standardní snahy snižování nehodovosti, o to více bychom se měli zaměřit na realizaci tří základních způsobů s jednoznačným, nezpochybnitelným a zásadním efektem.

První způsob zahrnuje urychlenou dostavbu nových úseků dálnic a rychlostních silnic. Statistiky z celého světa i z naší republiky jednoznačně prokazují, že na dálnicích a rychlostních komunikacích dochází v přepočtu na ujeté kilometry k nesrovnatelně nižšímu počtu nehod s těžkými a smrtelnými následky. Lze předpokládat, že pokud by bylo možné naráz uvést do provozu veškeré plánované úseky, klesl by ihned počet mrtvých na našich silnicích nejméně o 20 až 30 %, tedy ročně o několik set.

Druhý způsob obsahuje budování mechanických zábran na místech s nadměrným množstvím dopravních nehod, tedy především kruhové objezdy a retardéry. Jedině takové prostředky dovedou účinně donutit i ty řidiče, kteří nerespektují dopravní značení, snížit rychlost a tím snížit riziko těžkých dopravních nehod. Jako doslova krásný příklad, který již zachránil desítky lidských životů, můžeme uvést kruhový objezd u Hradce Králové směrem na Náchod. Této křižovatce se léta právem říkalo křižovatka smrti, neboť na ni každý rok vyhaslo několik životů. Od doby vybudování kruhového objezdu se tam nestala jediná smrtelná nehoda. Tak jako kruhové objezdy mohou vyřešit smrtelné a těžké úrazy na

křižovatkách, retardéry je mohou vyřešit na místech, která lákají k vysoké rychlosti a nedovolenému předjíždění a kde se nehody se smrtelnými a těžkými následky stávají nejčastěji. Je pravda, že by v určitých úsecích zpomalily provoz a způsobily by možná hněv a nadávky agresivních řidičů, ovšem zcela jistě by snížily výskyt nejtěžších dopravních nehod.

Třetí způsob, nejúčinnější a nejuniverzálnější, spočívá ve výchovně formativním působení na řidiče i jejich rodinné příslušníky, přátele a ostatní pasažéry, které by dosáhlo dvou základních cílů.

Za prvé rozšíření všeobecného povědomí, že prvotní zdroj většiny dopravních nehod musíme hledat ve špatném psychickém stavu, ve zlé náladě, v agresivitě a vůbec v celkově negativním naladění organismu.

Za druhé pak ve snaze všech účastníků silničního provozu maximálně eliminovat nebezpečné negativní psychické stavy, včetně napětí a nervozity. To by se ovšem mělo týkat i pasažérů, kteří přicházejí o život bez jakékoliv viny či chyby. Také ti by si měli uvědomit, že rozzlobený a agresivní řidič pro ně může znamenat nezměrné nebezpečí. S řidičem v takovém stavu by měli odmítat cestovat. A tím pádem by se s ním pochopitelně ani nehádali, neboť by věděli, že i taková hádka je může ohrozit na zdraví či na životě.

Kdo řídí s úsměvem, jezdí bezpečněji. Úsměv samozřejmě nemůže nahradit řidičské schopnosti a zkušenosti, odpočinek, dobrý zrak, rychlé reakce a další potřebné předpoklady bezpečné jízdy. Jeho kouzlo ovšem spočívá ve skutečnosti, že symbolizuje klid, vyrovnanost, dobrou pohodu a náladu. Tento stav organismu

prakticky eliminuje stres, podrážděnost, vnitřní neklid, nenávisť, závist, agresivitu.

A právě vnitřní negativní stav organismu, nepříjemné pocity, zlé naladění a agresivita mají na svědomí obrovské množství dopravních nehod. Svě vědí psychologové a další odborníci, ale ostatní veřejnost, i odborná, s těmito příčinami nepracuje, takže proti nim ani nebojuje.

Pokud by bylo možné učinit experiment, kdy by stejní řidiči, tedy řidiči se stejným zdravotním stavem, se stejnými schopnostmi i zkušenostmi, řídili určitý časový úsek bez úsměvu, tedy se špatnou náladou a vnitřním negativním naladěním a jiný s úsměvem, který předznamenává pozitivní psychický stav, zcela jistě by byly zjištěny zásadní rozdíly v počtu způsobených nehod. Takový experiment není bohužel možné uskutečnit, takže nemůžeme exaktně zjistit procentuální úbytek nehodovosti díky úsměvu a příjemným pocitům. Pokud by to možné bylo, výsledky by nás zcela jistě velice překvapily. Jsem přesvědčen, že zarputilí pachatelé bez úsměvu by způsobili nejméně desetinásobek nehod oproti usmívajícím se řidičům.

Častou příčinou dopravních nehod se stává únava. I zde úsměv symbolicky umí tuto příčinu odstranit. Chce-li se člověk skutečně přirozeně a upřímně smát, musí být odpočnutý a v dobré kondici. Unavený řidič se usmívá jen výjimečně.

Do hesla Za volant jen s úsměvem patří nejen pozitivní psychické naladění, ale také vytvoření potřebných podmínek, které úsměv vyžaduje, tedy dostatek odpočinku, dobrou tělesnou i duševní kondici.

Je třeba dodat, že pokud hovoříme o úsměvu, máme pochopitelně na mysli úsměv přirozený, zdravý a upřímný, nikoliv přihlouplý úsměv alkoholika či uživatele drog.

Závěrem kapitoly znovu zdůrazněme, že člověk, který se usmívá, nejedí agresivně. Řídí v pohodě. Řídit v pohodě znamená neohrožovat účastníky silničního provozu např. nebezpečným předjížděním, nervozitou z pomalé jízdy řidiče, který jede před ním, úsměv znamená ohleduplnost, opatrnost, odpovědnost.

Ideální, leč bohužel nerealizovatelná ochrana proti agresivním řidičům by mohla spočívat v uzákonění povinnosti řídit s úsměvem. Tak jako v zemích s nulovou tolerancí alkoholu musí člověk, který požil, čekat na vstřebání veškerého alkoholu, mělo by být zakázané sedat za volant se špatnou náladou, tedy když chybí úsměv, který symbolizuje dobrou náladu a pohodu. Technickými vymoženostmi by pak bylo možné takové opatření vynucovat. Tak jako některá auta nelze nastartovat, pokud z úst řidiče unikají alkoholové výpary, šlo by zajistit, aby auto nenastartovalo, pokud se nebude řidič usmívat.

AGRESIVNÍ ŘIDIČ A ŘIDIČ S ÚSMĚVEM

Dříve než se budeme zabývat důležitými otázkami, jak bojovat s negativní životní orientací, se špatnou náladou, se špatnými vlastnostmi a neasertivním jednáním, zkusme si charakterizovat dva protikladné typy řidičů, řidiče agresivního, neodpovědného, plného negativní energie a způsobujícího nejčastěji dopravní nehody, a pohodového řidiče s úsměvem, který jezdí odpovědně a opatrně.

Deset charakteristik agresivního řidiče

Agresivní řidič zapomíná ve své sebestřednosti a ve svém sobectví, že automobil či motocykl je nebezpečná zbraň, která může ničit, zraňovat a zabíjet. A čas od času se mu skutečně podaří spáchat tak zvaný nedbalostní trestný čin, při kterém způsobí těžké či smrtelné zranění. Je ovšem otázka, zda by se při agresivním stylu jízdy mělo ještě hovořit o trestném činu nedbalostního charakteru, neboť z úmyslného řidičova jednání lze odvodit vysokou míru rizika, že k dopravní nehodě dříve či později dojde.

Agresivní řidič nerespektuje práva jiných, ostatní účastníci silničního provozu ho obtěžují, vnímá je jako překážku své rychlé jízdy, jako nepřátele, se kterými je nutné bojovat, pokořit je, dát jim najevo jejich slabost a bezvýznamnost. Tento vztah k ostatním dále prohlubuje jeho negativní pocity a časem vzniká začarovaný kruh, ze kterého se velmi těžko uniká.

Agresivní řidič obvykle spěchá, i když nemusí, jezdí „brzda – plyn“, závodí s rychlými automobily a rozčílí ho, je-li předjet, zvláště pokud se jedná o slabší či levnější automobil. V takovém případě ztrácí zbytky soudnosti a snaží se ze všech sil dokázat, že on je ten rychlejší a lepší. Velmi často vnímá dopravní komunikaci jako závodní dráhu a snaží se vysokou rychlostí získat pocit výlučnosti.

Agresivní řidič si při řízení léčí mindráky, hrubě nadává a neustálým troubením dává najevo, co si o ostatních myslí, neustále vyhledává konflikty, vulgárními posunkami se snaží urazit ostatní řidiče. Jeho vůz, řízení a silnice se pro něj stává způsobem, jak se odreagovat, jak se vybouřit, jak vybit svou negativní energii.

Agresivní řidič je neodpovědný. Klidně sedne za volant unavený, nevyspalý, rozzlobený, někdy dokonce i s nadměrnou hladinou alkoholu v krvi. Neváží si sám sebe, pasažérů, které veze, ani ostatních účastníků silničního provozu. Ve své neodpovědnosti si nepřipouští, že by riskantní a agresivní jízdou mohl někoho zranit či zabít.

Agresivní řidič má pocit, že je důležitější než ostatní, a také z tohoto pocitu pramení jeho bezohlednost. Nikoho pak nepřekvapí, že právě on neposkytne pomoc nejen tomu, komu nehodu či úraz způsobil někdo jiný, ale ani tomu, koho zranil či poškodil on sám.

Agresivní řidič nerespektuje dopravní značení, které nebere jako pomoc pro plynulou a bezpečnou jízdu, ale jako něco, co ho zdržuje a obtěžuje. Rychlost je ochoten respektovat jen na

úsecích, o kterých ví, že jsou pod policejní kontrolou a že je na nich rychlost měřena.

Agresivní řidič si často plete řízení na veřejné komunikaci s adrenalinovým sportem. Vyjíždí nikoliv proto, aby někam bezpečně dojel a neohrozil ani sebe, ani ostatní účastníky silničního provozu, ale aby prožil vzrušení z rychlé jízdy, nebezpečného předjíždění a z dalších krizových situací.

Agresivního řidiče často až k nepřičetnosti rozčílí objíždka nebo dopravní zácpa. Bez známky klidu a pokory běsní proto, že v zácpě ztratí čas, který by jinak mohl věnovat nebezpečné jízdě, při objíždce mimo ztrátu času také proto, že obvykle s ohledem na horší vozovku a větší provoz nemá prostor pro svůj typický styl jízdy.

Agresivní řidič řídí agresivně a vynucuje si při jízdě nebezpečně výhody a zájmy. Přejíždí například z pruhu do pruhu tak, že omezuje ostatní vozidla, vjíždí nebezpečně z vedlejší silnice na hlavní apod. Pokud se v takové kolizní situaci ocitne začátečník, případně jiný agresor, pak už dopravní nehodě obvykle nic nezabrání.

Desatero pohodového řidiče s úsměvem

Pohodový řidič s úsměvem ví, že jeho pozitivní naladění, pohoda a dobrá nálada předznamenává klidnou a pohodovou jízdu. Ví též, že kdyby zbytečně zariskoval, mohl by prostřednictvím následků svého řidičského selhání ohrozit i svůj klid, dobrou náladu a vyrovnanost, neboť i pokud by neohrozil svůj život, musel by řešit mnoho souvztažných nepříjemných záležitostí.

Pohodový řidič s úsměvem je z principu klidný a opatrný. Klid nechce narušit ani sobě, ani jiným. Sedá za volant proto, aby bezpečně dojel a měl příjemné zážitky z jízdy a z řízení, nikoliv proto, aby používal silnici jako závodní dráhu, aby si něco dokazoval, či nedej bože, řešil své mindráky.

Pohodový řidič s úsměvem si neustále uvědomuje, že rychlá a riskantní jízda by mu v lepším případě pomohla dostat se do cíle o několik minut dříve, ovšem v horším případě by mu mohla pomoci dostat se do nemocnice na několik měsíců. Klidný a rozumný člověk, pokud volí mezi těmito alternativami, nezaváhá ani na chvíli.

Pohodový řidič respektuje práva ostatních účastníků silničního provozu, je k nim shovívavý a pokud potřebují, snaží se jim pomoci. Umožní jim přejet do svého pruhu, pustí je z vedlejší silnice, jede-li po hlavní. Snaží se ovšem, v jejich zájmu i v zájmu svém, předvídat jejich potenciální chyby či selhání.

Pohodový řidič preferuje klidnou a plynulou jízdu, která mu přináší nejen ekonomické výhody prostřednictvím nízké spotřeby paliva a snížených nákladů na údržbu vozu, ale také příjemný požitek z pohodové jízdy a výrazné omezení rizika dopravní nehody.

Pohodový řidič respektuje dopravní předpisy, včetně dopravního značení, ne proto, že by za jejich porušení mohl být potrestán, nýbrž proto, že je chápe jako pravidla hry, která je třeba dodržovat v zájmu bezpečné a plynulé jízdy.

Pohodový řidič se snaží udržet během jízdy dobrou náladu nejen ve svém nitru, ale i v celém automobilu, pokud nejede sám.

Vyhýbá se jakýmkoliv konfliktům, nenadává, nenechá se žádným jiným řidičem, cyklistou či chodcem vyvést z míry.

Pohodový řidič vnitřně akceptuje odpovědný přístup. Ví, že odpovědnost umožní jeho klid a dobrou náladu, a naopak, neodpovědný přístup by ho o ni mohl připravit. Proto nesedá za volant pod vlivem alkoholu, ale ani unavený, vyčerpaný, ve stavu psychického vypětí, stresu apod.

Pohodový řidič nevnímá dopravní zácpu či objížďku jako důvod k rozčílení či agresi, ale jako zásah vyšší moci, který lze nejlépe zvládnout s humorem a dobrou náladou. Snaží se tedy žertovat a uvědomovat si, že by ho mohlo potkat tisíce daleko horších situací.

Pohodový řidič si vždy, když sedá za volant, uvědomuje, že automobil má obrovskou sílu, která umožňuje nejen přepravu osob a věcí, ale která dokáže také věci ničit a lidi zabíjet. Toto vědomí mu nezpůsobuje strach, ale aktivizuje při řízení pocit odpovědnosti. Neustále si připomíná, že někdy může způsobit nehodu vteřina zamyšlení či mikrosnánku nebo jediné opomenutí pohlédnout do zpětného zrcátka.

BOJ S NEGATIVNÍ ŽIVOTNÍ ORIENTACÍ

Příjemné pocity je možné pěstovat a se stresem a špatnou náladou účinně bojovat.

A protože úsměv, smích a humor tvoří nerozlučnou bratrskou trojici, lze docílit psychických zázraků právě díky humoru a smíchu. Pozor však na endogenní depresi, či depresi vůbec. Pokud sklíčenost trvá delší dobu a nelze ji odstranit ani oblíbenými a osvědčenými aktivitami, je třeba vyhledat lékaře. V tomto případě násilná aplikace humoru ve formě např. komedií, anekdot apod. může nadělat více škod než užitku.

Tak jako depresi a špatnou náladu, je třeba odlišit i špatnou náladu a negativní životní orientaci. Takovou orientaci chápeme jako psychický stav, kdy trvale převládá pesimismus, špatná či ještě horší nálada, skepse, špatné hodnocení sebe, většiny jiných lidí i celé reality, téměř stálá či velmi častá absence smíchu a také úsměvu, ztráta kladného hodnotového žebříčku a rozvoj negativních osobních vlastností, včetně závisti, nenávisti, agresivity, netolerantnosti apod. Zatímco lidé trvale pozitivně naladěni mívají špatnou náladu výjimečně a lidé naladěni neutrálně občas, jedinci s převládající negativní orientací se naopak výjimečně dočkávají nálady dobré.

Proto se v této kapitole budeme věnovat příčinám takového stavu a možnostem jeho postupné nápravy. Následující kapitolu pak zaměříme speciálně na metody eliminace špatné nápravy jako momentálního, spíše krátkodobého stavu organismu, který nám může škodit všeobecně i konkrétně při řízení motorových vozidel.

Žít v převládajícím pozitivním naladěním je velké umění a jeho osvojení spočívá z velké části v rukách každého z nás. Mnoho nešťastných či nespokojených lidí hledá příčiny svého stavu mimo sebe, vinu pak nachází např. na rodičích („špatně mě vychovali, nedostatečně mě finančně zabezpečili“), na partnerovi („nechápe mě, škodí mi, nevytváří mi podmínky, atd.“), na zaměstnavateli či šéfovi („nedoceňuje mé schopnosti, špatně mě finančně hodnotí“) i na dalších lidech a okolnostech (přátelích, známých, lékařích, smůle, nemoci).

Je jednodušší hledat viníka jinde, je jednodušší přesunout odpovědnost jinam. Přiznat skutečnost, že až na relativně malé výjimky (silné zdravotní postižení, vnější zásahy přírodních katastrof, dopravních nehod apod.) jsme za svůj život i své štěstí odpovědny sami, není obvykle jednoduché a příjemné. Jedná se ovšem o první krok k nápravě, o první krok k mobilizaci vlastních duševních i tělesných sil, které mohou každému, kdo o to bude opravdu stát, pomoci dosáhnout stálého pocitu štěstí, pohody a spokojenosti se svým životem.

Na této cestě k cíli, který se po dosažení stává trvalým prostředkem k prožívání krásných životních pocitů, je ovšem nutné vypořádat se s některými základními negativními problémy. Všechny problémy nemusí hrát vždy zápornou roli, některé mohou mít i pozitivní charakter, obdobně jako stres, nutí nás mobilizovat síly a rozvíjet rozmanité schopnosti. Prvním předpokladem se však musí stát neustálá snaha o pozitivní ladění organismu.

Snaha o pozitivní ladění organismu

Prvním krokem k nápravě negativní životní orientace je uvědomit si tento stav a snažit se ho napravit. Nejedná se o cestu jednoduchou a krátkou a rozhodně nelze říci, že nalezením a pojmenováním problému problém zmizí. Pokud si ho však člověk ani není schopen uvědomit a přiznat, prakticky už vůbec ho nemůže odstranit.

Pokud se jedinec rozhodne „ladit se“ do pozitivní polohy a kladné životní orientace, měl by buď začít studovat příslušnou literaturu, nebo se svěřit do rukou odborníka. Pokud se chce o nápravu pokusit sám co nejjednodušší cestou, měl by otevřít své srdce lásce a toleranci a vyhlásit boj netolerantnosti, závisti, hamiznosti a sobectví. Čím více bude opravdu milovat sebe i jiné, čím více se bude snažit o prospěch jiných než o prospěch svůj, čím raději bude dávat než přijímat, tím rychleji a dokonaleji se přeměna jeho vnitřního stavu a orientace uskuteční.

Někdy stačí opravdu velmi málo: naučit se radovat z prostých věcí, z chůze, z dýchání, z pohybu, ze smyslového vnímání. Stačí místo bědování nad tím, co nemám, ocenit to, co mám. Ocenit uspokojení základních lidských potřeb a uvědomit si, že stovky milionů lidí strádají hlady, žizní, bolestí. Stačí si uvědomit, že život je krátký na hořekování a že téměř nikdy ke zlobě, averzi, nenávisti a závisti nemáme adekvátní příčiny.

Kdo se chce pokusit „vyladit se“ do pozitivnější a tím i příjemnější polohy, aniž by studoval rozsáhlou odbornou literaturu či docházel k psychologovi či psychoanalytikovi, může se poku-

sit aplikovat rady výše uvedené, ale i ty, které budou následovat v dalších částech textu.

Moc a síla humoru

Humor prospívá člověku mnoha směry i způsoby. Současně umí léčit jeho tělo i duši. Léčí jednak přímo, jednak nepřímo. Přímo léčí např. smích. Ten masíruje důležité tělesné orgány a způsobuje vyplavování endorfinů, které vyvolávají dobrou náladu, mírní bolest a odstraňují různé tělesné i duševní potíže.

Humor ovšem léčí i nepřímo a nejen smíchem. Jedná se o stav organismu, který aktivizuje síly úspěšně bojující s nemocemi a výrazně posilující imunitu. Tyto síly v organismu často spí. Musíme je probudit, aktivizovat, nasměrovat tím správným směrem. A právě v tomto směru je humor naprosto nezastupitelný.

Tento úžasný lidský fenomén má dvě základní podoby. V úzkém smyslu slova se jedná o komično a legraci různého typu, na které reagujeme smíchem vnějším či vnitřním. Do tohoto pojetí patří i takzvaná humoristická umělecká tvorba, např. humoristické romány, filmové komedie, humorně laděné kresby apod.

Symbolem tohoto pojetí se stává smích. Ten má sám o sobě, jak už jsem se zmínil, úžasné terapeutické účinky, působí ovšem pozitivně i na psychiku, dovede snížit či odstranit bolest, výrazně zlepšit náladu a urychlit léčbu všech druhů chorob a potíží, snad s výjimkou operace břicha. Likviduje i špatnou náladu. Může se jednat jak o smích spontánní, tak také o fyziologický proces, který vyvoláme uměle, záměrně tím, že se začneme hlasitě smát,

aniž by nám něco připadalo legrační a směšné. Takový násilný smích lidé obvykle neprovozují, přitom má na organismus obdobný vliv jako ten přirozený, masíruje vnitřní orgány, způsobuje vyplavování endorfinů, které vyvolávají příjemné pocity.

Proto se zkusme při nepříjemných psychických stavech hlasitě chechtat, byť nám bude takový projev připadat divně, nepřirozeně, podivínsky. Zjistíme ovšem, že se po několika prosmátých minutách budeme cítit výrazně lépe. V Indii existují velice oblíbené a úspěšné školy smíchu, které cílevědomě a systematicky pomáhají zlepšovat tělesný i psychický stav a upevňovat pozitivní orientaci organismu.

V širokém smyslu pak humor chápeme jako pozitivní životní orientaci, pohodu, vlídnost, radost, optimismus. Má pro člověka úžasný prospěch, neboť přináší štěstí, dobrou náladu a vynikající životní pocity. Lidé, kteří se s humorem přátelí, kteří jsou jím vrchovatě naplněni, méně marodí a dožívají se vyššího věku. Je s podivem, že tento tak levný a tolik účinný prostředek pro zdraví a dlouhověkost není dostatečně využíván.

Zatímco reakcí na komično bývá smích, který můžeme chápat jako symbol humoru v úzkém smyslu slova, symbolem humoru v širokém smyslu slova je úsměv. Úsměv vzbuzuje příjemné pocity u jeho nositele i u jeho okolí. Když se člověk necítí psychicky dobře, obvykle se mu nechce smát nebo se usmívat. Proto ho většinou nenapadne, aby právě toto záměrně činil.

Kupodivu však právě takový postup funguje. Stojí to sice dost přemáhání, ale výsledek se určitě dostaví. Cítíme-li se špatně, přemůžeme se a začneme se usmívat. Nesmí nás odradit, že to

půjde zpočátku ztuha. Vydrží-li však úsměv na naší tváři alespoň čtvrt hodinky, jeho síla přemůže veškeré chmury v naší duši.

Psychický stres

K velkým překážkám na cestě k dosažení trvale pozitivního životního pocitu a naladění patří psychický stres. Stává se zdrojem a spouštěcím mechanismem mnoha poruch, neduhů a nemocí, zvláště není-li překonán a trvá-li tím pádem delší dobu.

Pojďme se nyní podívat podrobněji na mechanismus vzniku duševní zátěže. Do situace, která stimuluje a podporuje např. vznik žaludečních a dvanácterníkových vředů, infarktu, různých neuróz a dalších problémů, se můžeme dostat mnoha způsoby. Některé si přiblížíme a současně nastíníme možnost, jak se jich vyvarovat.

Určitým psychickým stresem je vlastně každé rozhodování, tedy potřeba či nutnost volit jednu ze dvou či více alternativ. Čím větší a odpovědnější rozhodování, tím větší stres. Z tohoto důvodu je náročné a rizikové povolání manažera, neboť jeho každodenní činnost se skládá z mnoha rozhodovacích procesů.

Člověk, který se obtížně rozhoduje a není schopen určit či vyhodnotit rozhodovací kritéria, by si měl najít nějaký náhradní způsob, třeba si hodit mincí. Jakmile je totiž definitivně rozhodnuto, stres plynoucí z rozhodovacího procesu mizí. Klasickou „infarktovou“ situací se pro mnoho nešťastníků stává manželský trojúhelník. Citově založený ženatý muž, otec dvou dětí, potká ženu, do které se zamiluje. Manželka mu na nevěru přijde a dá mu ultimátum. Buď se rozejde s milenkou, nebo podá žádost

o rozvod. Obdobné ultimátum dostane od milenky. Rozvod nebo rozchod. Muž na jednu stranu cítí touhu být se svou novou láskou, na druhé straně odpovědnost k rodině a dětem. Stále se nemůže rozhodnout a občas přijde o rodinu i o milenku, protože zemře na infarkt. Srdce často nevydrží dlouhodobý duševní stres.

Snažme se tedy, když už se musíme rozhodnout, učinit tak co nejdříve, protože je většinou méně stresující nést důsledky špatného rozhodnutí než následky dlouhého a náročného rozhodování.

Značnou duševní zátěž způsobuje též přecenění vlastních schopností. Trvalé přepínání sil a pocit, že zřejmě neobstojíme, ať už v zaměstnání, nebo v mileneckém či partnerském vztahu, kumuluje napětí, které může být kritické. Proto je potřeba, abychom se dobře poznali a byli si vědomi „na co máme a na co ne“.

V neposlední řadě se stává častou příčinou psychických problémů dlouhodobý strach. Může se jednat třeba o strach z krachu vlastní firmy či živnosti, ze ztráty zaměstnání apod. Pak je třeba rozebrat skutečnou podstatu problému a přesunout řešení z roviny emocionální do roviny racionální.

Existuje mnoho zdrojů duševní zátěže. Měli bychom se v nich umět orientovat, měli bychom je poznávat a učit se je v rámci možností eliminovat. V případě, že si skutečně nevíme rady, měli bychom se co nejdříve obrátit na odborníky.

Duševní pohoda

Duševní pohodu chápeme jako opak škodlivého psychického stresu. Jedná se tedy o takový duševní stav, který je nám příjemný, který nás povznáší, který nám dává sílu pracovat, tvořit, zdolávat problémy a překážky, zkrátka spokojeně žít. Takový dlouhodobý pocit nás dokáže provést i strastiplnou cestou, pomáhá našemu zdraví, naší kondici. Musíme si ho ovšem umět vytvořit a udržet. K dosažení tohoto cíle může pomoci několik dobrých rad.

Nejsme-li schopni nějaký problém vyřešit, snažme se s ním smířit nebo se s ním alespoň naučit žít.

Naučme se hospodařit s časem. Pokusme se ho využít co nejlépe, nejúčelněji, nejsmysluplněji.

Snažme se vždycky víc dávat než brát.

Zkusme být současně skromní i nároční. Nároční k potřebám duchovním, skromní ve vztahu k potřebám materiálním.

Naučme se po práci aktivně odpočívat, po tělesné práci zaměstnat mozek, po duševní činnosti tělo.

Věnujme více času četbě než sledování televize.

Najděme si denně alespoň půlhodinky na siestu, kdy sami nebo s přáteli či blízkými strávíme čas klidu a pohody u kávy či čaje.

Zkusme alespoň jednou za den zavřít oči a v úplném soustředění promyslet nějaký problém, který nás zrovna tíží.

Čtème o samotě alespoň jednou týdně nahlas ze své oblíbené knížky, zaposlouchejme se do svého hlasu, snažme se mluvit tak, aby nám byl co nejpříjemnější.

Učme se pracovat s dechem. Pomalu a zhluboka nadechujme a vydechujme, po nádechu i výdechu zadržme dech.

Trénujme denně duševní koncentraci. Lehněme si v klidu a o samotě, pravidelně dýchejme a soustředíme pozornost postupně na různé části svého těla. Pak se zkusme koncentrovat na palec u levé nohy, až ho přestaneme vnímat. Pokud se nám to podaří, můžeme další dny postupovat dál, odmyslet si existenci dalších prstů, pak celé nohy, druhé nohy, až nakonec máme pocit, že nám chybí celé tělo, takže se můžeme plně koncentrovat jen na své myšlenky a duševní pochody.

Snažme se řešit malé věci skutečně jen ruky mávnutím. Neznepokojujme se kvůli maličkostem.

Snažme se být vždy maximálně tolerantní.

Nepřebírejme zbytečně starosti jiných na sebe a nezatěžujme jiné problémy svými.

Naučme se mluvit tichým a klidným hlasem. Tím téměř vždy překonáme rozčilení a neklid.

Mluvme čas od času v uzavřené místnosti sami se sebou. „Rozdvojme“ se nebo „roztrojme“. Diskutujme. Nechme promluvit všechny vnitřní hlasy a názory, které se hlásí o slovo.

Přestaňme se bát sami sebe. Nebojme se samoty. Jen o samotě se můžeme doopravdy poznat.

Pokud tyto rady dodržíme, neměli bychom mít s dosažením a udržením duševní pohody žádné problémy.

Spánek

Je známo, že psychický stav, tělesnou výkonnost, a tím také pochopitelně zdraví a délku života ovlivňuje spánek, doba jeho trvání a kvalita. Ani u spánku neplatí, že čím více, tím lépe. Přemíra spánku může škodit stejně jako jeho nedostatek. Důležitý význam má samozřejmě jeho kvalita.

Člověk může pro kvalitu svého spánku udělat více, než si obvykle uvědomuje a připouští. Prvním předpokladem se stává vhodné lůžko (ani příliš tvrdé, ani příliš měkké), polštář a lůžkoviny (nejlépe bavlněné). Dalším pak čerstvý a nepříliš teplý vzduch. Doporučována bývá teplota pod dvacet stupňů Celsia. Spát bychom měli při otevřeném okně. Kdo si nezvykl spát úplně nahý, měl by si oblékat jen velmi lehké pyžamo a používat i tenkou příkrývku, jinak hrozí nadměrné pocení.

Velkou pozornost by měl člověk věnovat přípravě na spánek, měl by se snažit odcházet na lůžko klidný a v pohodě. Často pomůže deset až patnáct minut oblíbené četby, jindy příjemná hud-

ba, někdo zvolí meditaci, jiný se snaží myslet na příjemné okamžiky, které by ho měly potkat následující den.

Tři až čtyři hodiny před spánkem by člověk neměl nadměrně pít, aby ho zbytečně nebudila potřeba močení. Ani jíst, zvláště těžká jídla, se dvě až tři hodiny před ulehnutím nedoporučuje. Mnoho lidí špatně spí jen proto, že odpoledne či večer konzumuje kávu nebo čaj a často si ani neuvědomuje tuto souvislost.

Dobrému spánku škodí nepravidelnost a naopak. Ideální stav nastane, jakmile jedinec chodí spát a vstává pravidelně každý den v určitou dobu. Pokud to není možné, měla by být denně dodržena určitá délka spánku.

Vznikne-li situace, že člověk opravdu nemůže usnout, je lepší vstát a věnovat se nějaké oblíbené aktivitě, například sledování videa, luštění křížovky apod. Zůstane-li v posteli, znervózní a bude se mu pak usínat ještě hůře.

Dlouhodobější projevy nespavosti signalizují tělesné či duševní problémy. Proto je v takovém případě vhodné navštívit lékaře a poradit se s ním, popřípadě vyzkoušet i vhodné hypnotikum. Pilulka na spaní by však neměla být trvalým řešením, ale jen dočasnou pomocí, aby nevznikl návyk. Než se odebereme k lékaři, měli bychom vyzkoušet některý z přírodních receptů, řada z nich už mnohým výrazně pomohla. Úspěch mívá např. sklenka piva, vypitá půlhodinky před spaním. Někomu naopak zabírá sklenka teplého mléka s medem, jinému meduňka či jiný zklidňující čaj. Účinné bývají i teplé ponožky, které si člověk oblékne těsně před spaním.

Chování

Také každodenní způsob chování jedince má vliv na jeho psychický i tělesný stav a na jeho životní orientaci. Jestliže se budeme chovat co nejlépe a nejvhodněji, vyvarujeme se chyb a kritických situací, které zatěžují náš organismus formou zbytečného a často i dlouhodobého psychického i fyzického stresu.

Naše chování a jednání by mělo být slušné, ohleduplné, korektní, a především čestné. Neměli bychom pomlouvat, kout pikle, lhát, podvádět. Neměli bychom být devótní, poníženi, neupřímní. Každá přetvářka nám odčerpává pozitivní životní energii.

Své jednání bychom měli kontrolovat a z chyb vyvozovat odpovídající závěry, včetně plánu náprav nedostatků. Buďme na sebe nároční, neboť jen náročnost kombinovaná s upřímností a čestností může přinést optimální výsledky pro naše vnitřní pocity a pro stav našeho organismu.

Musíme si ovšem uvědomit, že součástí chování je i náš vzhled, tedy oblečení, účes, úprava nehtů, případně líčení. Měli bychom o sebe dbát a pečovat. Nikdy bychom neměli být špinaví či neupravení, ať už s někým jednáme nebo ať jsme sami doma.

V rámci chování bychom se měli, mimo jiné, vyvarovat základních chyb a nectností a dodržovat proto následující zásady a pravidla:

Nedělejme nikomu to, co bychom sami od kohokoliv neradi snášeli.

Nedávejme nikomu najevo svou vyšší úroveň či svůj pocit nadřazenosti.

Nekladme nevhodné, nepříjemné nebo nepřiměřené otázky, např. kolik kdo vydělává, kolik má peněz, jaké má problémy v intimním životě apod.

Naučme se říkat „ne“, neboť lidé, kteří se vším souhlasí, dostávají dříve či později sebe i ostatní do nepříjemných konfliktů.

Nikdy neslibujme to, co nechceme nebo nemůžeme splnit. Veškeré sliby bychom měli dávat podmíněně, s ohledem na vnější i vnitřní podmínky jejich splnění.

Snažme se neměnit neustále názor, ale na druhé straně se ho nebojme změnit v případě, když nás přesvědčí pádné argumenty.

Naučme se přiznat chybu.

Chodme na dohodnuté schůzky a jednání včas, vedme si evidenci toho, o čem jsme jednali a co jsme domluvili.

Snažme se neprojevat nadměrně své emoce, nerozčilovat se, nekřičet, nelitovat se, nevzdychat.

Snažme se být vlídní, laskaví a klidní. Klid, vlídnost a laskavost se snažme osvojit si jako základní a trvalou součást našeho chování.

Snažme se zkrátka chovat a jednat tak, abychom se maximálně vyvarovali nepříjemných pocitů, abychom si nezpůsobovali zbytečné problémy a stresy, abychom nemuseli mít výčitky svědomí.

KOURENÍ JAKO PŘÍMÁ I NEPŘÍMÁ PŘÍČINA DOPRAVNÍCH NEHOD

Mnoho nehod způsobuje kuřácká závislost řidiče jak přímo, tak i nepřímo. Přímo vede často k nehodě jednak zapalování cigarety, kdy se snižuje koncentrace na řízení a za snížené viditelnosti dochází i k oslnění řidiče, jednak vyhazování nedopalků z okna, neboť často vletne zpět do auta, způsobí úlek a někdy i popálení řidiče. Tak vzniklo už obrovské množství dopravních nehod s katastrofálními následky. Není tedy divu, že mnoho států kouření za volantem zakázalo.

Nepřímo způsobuje kouření nehody tím, že snižuje psychickou i fyzickou kondici, byť řada kuřáků tvrdí něco jiného. Dokonce mohou mít svou subjektivní pravdu. Ta se ovšem týká pouze okamžiků, kdy zrovna působí nikotin, který skutečně stimuluje mozek a některým jedincům může přinášet velmi příjemné pocity. Proto také většina lidí s kouřením začíná.

Problém ovšem spočívá ve skutečnosti, že jako většina návykových látek i nikotin časem oklame a zradí. Místo příjemných a pozitivních pocitů kuřákům stále častěji začne způsobovat pocity nepříjemné, když jim droga chybí. Ano, chová se stejně jako ostatní drogy. Lidé je začnou aplikovat buď z hlouposti, nebo proto, že mají problémy, že jsou frustrováni, že chtějí zkusit, „jak to působí“. Většinou konstatují velmi zajímavý a příznivý účinek. Drogy jsou pochopitelně opravdu působivé a zprvu přinášejí až euforické pocity, v čemž spočívá jejich obrovské nebezpečí. Bud' nás stimu-

lují nebo uklidní, případně dopřejí fantastické vidiny a halucinace. Záludnost spočívá ovšem v základní zradě. Drogy nepůsobí stále stejně. Většinou, jak si na ně zvykáme, musíme dávky zvyšovat a náhle si uvědomujeme, že jsme se chytli do pastí. Drogu potřebujeme čím dá víc a už se bez ní nedovedeme obejít. Dochází ke strašlivému efektu. Drogu už si nebereme svobodně proto, abychom prožili výjimečné pocity, ale proto, abychom se zbavili utrpení, způsobeného nesnesitelnými abstinenciími příznaky.

Cigareta je také drogou a působí obdobně. Drtivá většina kuřáků si nezapaluje v klidu a pěkném prostředí slavnostně kvalitní cigaretu, aby vychutnala její skvělou chuť. Zapalují si ve spěchu a v chvatu, aby už už zahnali chuť na cigaretu, potřebu kouřit, abstinencií syndrom, aby se uklidnili, aby se cítili „normálně“, ne výjimečně. Aby se zkrátka cítili tak, jak se zdravý nekuřák (pokud netrpí psychickými či tělesnými problémy) cítí stále.

Paradoxně tedy kuřák utrácí peníze, aby měl takové pocity, jaké měl v době, než upadl do nikotinové pastí a závislosti. Tím vším se snižuje psychická kondice. Každá závislost ji snižuje. Každý strach ji snižuje. A strachů kuřák prožívá mnoho. Určitě každý se občas bojí rakoviny plic či jiné nemoci, která postihuje hlavně konzumenty „nikotinových tyčinek“. Každý s sebou nosí také neustále podvědomý strach, aby mu nedošly cigarety, aby je měl kde koupit a aby na ně měl peníze. Odpovědní kuřáci se bojí i o své blízké, že jim kvůli jejich vášni předčasně zemřou, že jim ubližují pasivním kouřením.

Psychickou kondici snižuje i střídání fází nikotinové saturace a abstinence. Pro mozek je takové střídání velmi nepříjemné. Asi právě proto se budí ráno velmi závislí jedinci celí zpocením, s ne-

překonatelnou chutí znovu si zapálit. Ti nezávislejší se dokonce takto budí i uprostřed noci.

Fakt snižování fyzické kondice je všeobecně mnohem uznávanější než fakt snižování kondice psychické. Téměř každý upřímný kuřák po letech kouření přiznává, že se mu hůře dýchá při cestě do schodů či do kopce, že častěji onemocní nemocemi z nachlazení, že více kašle, odkašlává, provází ho nepříjemné zahlenění. Někomu tyto příznaky vadí více, někomu méně, ale všichni je podvědomě berou jako daň své vášni a své slabé vůli přestat. A také tyto příznaky se mohou stát onou pomyslnou poslední kapkou, v jejímž důsledku přeteče pohár trpělivosti a ochoty snášet okovy, kterými své oběti nikotin stále více svazuje a poutá. Každý čerstvý nekuřák se tak může těšit na postupné odplývání všech negativních příznaků. Je jasné, že mladý člověk, který kouří pár let, se jich může zbavit za podstatně kratší dobu než starší člověk po desítkách let závislosti. Zatímco v prvním případě se efekt dostaví určitě už za pár týdnů, v druhém až za pár měsíců či let.

A právě často tato dlouhodobost dosažení světlých zítřků s podstatně lepší kondicí a zdravím odrazuje mnoho kuřáků od odhodlání a načerpání sil k těžkému a tvrdému boji. Vidina jediné cigarety, která teď hned může potlačit nepříjemné abstinencií příznaky, vítězí nad strastiplnou dlouholetou cestou k překonání dobrovolného prokletí, prokletí nedostatku kyslíku, zápachu, nesvobody, slabé vůle, nemodernosti a systematického ničení organismu.

Kouření navíc přináší podrážděnost a špatnou náladu. Žádný kuřák nemůže doplňovat svou potřebu nikotinu, na kterém je jeho organismus závislý, vždy a za všech okolností. Občas se stá-

vá, že si z různých důvodů nemůže zapálit v určitém okamžiku a ihned se dostávají negativní důsledky abstinčního syndromu. Člověk začne být nepříjemný, protivný, nervózní, vnitřně trpí, on a tak mu většinou ani moc nevádí, když znepríjemňuje život i ostatním. Někdy je dokonce téměř terorizuje. Dává jim dokonale najevo svou špatnou náladu. Často pak svého chování lituje. Jakmile se dostane ke své cigaretě, uspokojí svou závislost a psychika se vrátí do normálu.

Kouření může tedy řidiče ohrozit dvakrát. Jednak přímo, pokud uspokojuje svou vášeň při řízení, jednak nepřímo negativním vlivem na jeho psychiku.

ZÁBAVNÁ PŘÍLOHA

K dobrému psychickému naladění, k lákání smíchu na tvář a k boji s nepohodou, zlobou, zlostí, agresivitou a dalším nepříjemnými pocity potřebuje člověk dobrou zábavu a příjemný humor. Proto jako součást usilování o maximální potlačení prvotních příčin dopravních nehod zařazují do této publikace i zábavnou a humoristickou přílohu, která obsahuje moudré aforismy, recesistické nadávky, inovovaná přísloví i značně rozmanité anekdoty, včetně těch motoristických. Cílem přílohy je nejen pobavit, ale též ukázat cestu k využití humoru pro zlepšení nálady řidičů i ostatních účastníků silničního provozu.

INOVOVANÁ PŘÍSLOVÍ

Upravená a zmodernizovaná přísloví obsahují obvykle špetku humoru, vtípu i moudrosti. Proto si získala svou oblibu a proto autor ze své knihy Přísloví původní a inovovaná vybral několik zajímavých ukázek nejen pro špatně naložené řidiče.

Bez práce nejsou mozoly.

Bližší košile než kabát, ale ještě bližší spodní prádlo.

Bohovi je dovoleno skoro všechno, zatímco vůl ani nemůže mít mladé.

Abys nebyl podezírán ze spojení s čertem, raději šeptej nahlas.

Co můžeš odložit na zítřek, nedělej dnes.

Co se vleče, neuteče, pokud se nebudeme vléci ještě pomaleji.

Co tě nepálí, nehas, pokud ovšem zrovna nejsi hasičem.

Čí chleba jíš, toho píseň zpívej, ale ne při jídle, mohlo by ti zaskočit.

Čiň čertu dobře, jinak bys ho mohl pěkně dopálit.

Čistota – půl zdraví. Takže pryč s čistotou! Kdo by chtěl být zdravý jenom napůl?

Člověk člověku vlkem. Pozor si musíme dávat pozor zvláště na ty v rouše beráncím.

Darovanému koni na zuby nekoukej, nevíš, jestli nekouše.

Dobrá hospodyňka kvůli slevě i přes celé město skočí.

Dobrá rada – jak na zlato.

Dočkej času jako husa klasu. Ale někdy ani husa nečeká a jde se po klasu sama poohlédnout.

Drž se, ševče, svého kopyta, jako se drží politik svého koryta.

Dvakrát měř a pak sežeň někoho, kdo bude řezat.

Hlavou zed' nepostavíš.

Chudoba cti netratí, ale také nenalézá.

Lidí, učících se vlastními chybami, jsou plné nemocnice a hřbitovy.

Chytrost nejsou žádné čáry, ale kde nic není, ani smrt nebere.

Jablko nepadá daleko od stromu. Někdy shnije přímo na něm.

Jak se do lesa volá? Pokaždé jinak, takže se nelze divit, že se z lesa také ozve každou chvíli něco jiného.

Chce-li být králem jednooký, musí si sehnat slepé poddané.

Jez do polosyta, pij do polopita a nebudou tě bavit léta.

Kam vítr, tam plášt'. Proč by měl zrovna plášt' putovat proti větru?

Každý chvilku tahá pilku, až na pár lenochů, kteří si i na tu chvilku tahání pilky rádi odřeknou.

Kde nic není, ani úplatky se neberou.

Kdo dřív přijde, ten dřív mele, pokud ovšem některý z těch, co přijdou později, nemá u šéfa mlýna protekci.

Kdo chce kam, pomozme mu tam, ale jen za předpokladu, že on nejdříve pomůže nám tam, kam chceme my.

Kdo chce psa bít? Vůl se vždycky najde.

Než se nechat zabít, radši s vlky zavýt.

Kdo jinému jámu kopá, je hloupý, každý sám si má vykopat svoji jámu.

Když už není na úplatky, je třeba alespoň mazat med kolem úst.

Korupce, korupce není nic pro blbce.

Kdo nic nedělá, nic nezkaží, proto má šanci být pochválen a povýšen, neboť nic nedělat a nezkažit je lepší, než něco dělat a způsobit přitom spoustu škody.

Kdo pozdě chodí, ušetří spoustu času.

Kdo se směje naposledy, mívá obvykle nejdelší vedení.

Kdo šetří, má za tři, pokud mu jeho peníze někdo neukradne.

Když dva dělají, třetí se jim směje.

Když se kácí les, tak ze stromu slez.

Na světě existuje asi tisíckrát víc lidí, kteří jsou ochotni poradit, než těch, kteří jsou ochotni pomoci.

Komu není shůry dáno, dobře se mu nežije, protože dole mu také nikdo nic nedá.

Lepší vrabec v hrsti než holub na střeše. Přísloví neplatí pro chovatele holubů.

Lež má krátké nohy. Daleko s nimi sice nedojde, ale často je tak dobře situovaná, že může používat služeb leteckých společností.

Malý oheň ani malý les nespálí, pokud ho nenecháme rozhořet.

Mluvíti stříbro, mlčeti zlato. Záleží ovšem na tom, co se říká a o čem se mlčí.

Perly sviním neházej, lépe s nimi zacházej.

Nechlub se cizím peřím. Chceš-li se jím chlubit, získej ho nejdříve do svého vlastnictví.

Nechval dne před závistivými přáteli, mohl by to být poslední den, který jsi pochválil.

Nekupuj zajíce v pytli, ledaže bys potřeboval koupit pytel a nebyl by k dostání jinak než se zajícem.

Milovníci pravdy šprochy pilně sbírají a šíří.

Neříkej hop, dokud nepřeskočíš, mohl by sis překousnout jazyk.

Neštěstí nechodí po horách, ale po lidech. Někdy dokonce i po lidech na horách.

Nové koště dobře mete, dokud ho jiné nezamete.

Nouze naučila Dalibora housti, ale dalo jí to velkou fušku.

Odvážnému štěstí přeje. Když nepřeje, pak mu zle je.

Pes, který štěká, nemusí znát přísloví.

Pod svícnem bývá tma a kape tam vosk.

Podlý podle sebe podle soudí tebe.

Pro jedno kvítí slunce nesvítí, ale často si kvůli němu člověk zkazí celý život.

Proti věku není léku, což je k vzteku.

Příležitost nedělá jen zloděje a dobré styky, vytváří často, bohužel, i politiky.

Ranní ptáče dál doskáče, ale dopolední, dobře vyspalé, ho snadno doletí.

Ráno je moudřejší večera, pokud nejdeme spát za svítání.

Ruka ruku myje a někdy také špiní.

S poctivostí nejspíš pojdeš.

Stokrát nic je pořád nic a jenom osel to nechápe.

Strach má velké oči, ale špatně s nimi vidí.

Sytý hladovému věří, ale stejně mu nedá najíst.

Šaty dělají člověka, pokud zrovna není nudista.

Tak dlouho se chodí se džbánem pro vodu, až člověku přestane chutnat a skočí si radši pro pivo.

Tichá voda břehy mele, ale potřebuje na to moc času.

Trpělivost přináší růže, ale občas jde i s nimi pěkně na nervy.

V nouzi poznáš přítele, ale on většinou nepozná tebe.

Víc hlav, víc rozumu, ale jen v případě, že se jedná o rozumné hlavy. Čím více hloupých hlav, tím více hlouposti.

KOMICKÉ BUBUISTICKÉ NADÁVKY A PŘIROVNÁNÍ

Agresivní řidiči si nadávají a používají nejrůznější přirovnání. Většinou ovšem hrubě, vulgárně a bez humoru. Co kdybychom jim nabídli několik recesistických nadávek bubuistických? Komicke bubuistické nadávky a přirovnání totiž baví, obohacují český jazyk a bojují proti jednotvárnosti a nevynalézavosti, která se projevuje již desetiletí v tak fádni nadávce, jako je „vůl“, či v přirovnání „jako prase“.

Bubuistické nadávky

Vočuchaná chryzantéma

Mumie z bazaru

Útroba z diluviální přišery

Blbý tvaroh z parohu

Připálená topinka

Ochablý kandidát

Unuděná rozvalina

Ukecané nemluvně

Epileptický záchvat

Exkomunikovaný trpaslík

Špatně zastrčené břicho

Vykotlaný zub

Vyoperované slepé střevo

Vyčichlý olomoucký syreček

Kvalifikovaná kreatura

Nervózní mrcasník

Nesmýslný hormon

Zapatlanej kapucín

Chaotická realita

Rozežraná kyselina

Malomyslný makarón

Brynzová haluška

Ječivý folklór

Tupá gilotina

Voslintaná kalorie

Nabobtnalá fazole

Zašmodrchaný kolibřík

Ukecanej logaritmus

Nejblbější hemisféra

Černobílý chameleon

Hydraulický šílenec

Vokousaný kimono

Uválená mátoha

Navoněný muflon

Neduživý kostlivec

Pomyje z mumie

Bubuistická přirovnání

Je vykutálený jak díra v ementalu

Vypadá jako pobryndaný estét

Dopadne jak pyšný rampouch v porouchané ledničce

Tváří se jako evakuovaný trpaslík

Je rafinovaný jako chuva převlečená za Makarenka

Je nešťastný jako sexuální maniak po kastraci

Vypadá jako zkapalněná zkamenělina

Chová se jako skupina Etrusků na státnici z ruského jazyka

Je veselý jako hypochondr v márnici

Vypadá jako Eskymák na riviéře

Je směšný jako mravenec-megaloman

To je, jako když hasič diskutuje s požárníkem

Tváří se jako profesionální vyvrhel ve výslužbě

Vypadá jako důchodkyně v harému

Chová se jako Xantipa v manželské poradně

Je blbý jako kredenc plná malinové šťávy

Je trapný jako garáž za milion

Tváří se, jako by páchal harakiri párátkem

Působí jako tchoř postříkaný intimsprejem

Vypadá jako hajný na lovu bakterií

Je tu platný, jako ochrnutý stávkokaz

Vypadá jako gotický záchvat smíchu

Chová se jako gejša v pubertě

Vypadá jako komtesa převlečená za mamuta

Je nervózní jako fakír na běžkách

MOTORISTICKÉ ANEKDOTY (NEJEN O BLONDÝNKÁCH)

Automobil, který řídil jeden slavný herec, zastavil policista a pravil:

„Promiňte, že vás stavím, ale je to nutné, ohrožujete bezpečnost silničního provozu.“

„Prosím?“ řekl herec.

„Ještě jednou se omlouvám,“ pokračoval slušně policista, „já vím, že jste slavný člověk, ale opravdu, kdyby to nebylo nezbytné, nezastavoval bych vás.“

„Co se děje?“

„Jedete v protisměru.“

„Cože?“

„Jedete v protisměru.“

Herec se zarazil, ihned změnil tón svého hlasu a pravil přátelsky:

„V tom případě se omlouvám já. To se mi snad ještě nikdy nestalo. Ale to víte, pane poručíku, myslím intenzivně na své natáčení v televizi a nesoustředím se plně na řízení.“

„No hlavně, že se vám nic nestalo,“ usmíval se policista, „ale nebylo vám divné, že na vás všichni blikají?“

„Nebylo,“ řekl upřímně herec a dodal:

„Myslel jsem si, že mě zdraví.“



Milionář koupil nové luxusní auto. Hned ho jel projet. Náhle se zešeřilo. Zastavil ho policista a pravil:

„Pane řidiči, nevíte, kdy se zapínají světlá?“

Milionář se zašklebil a pravil ironicky:

„Kdy vím, ty chytráku, ale nevím kde.“



Naštvaný řidič přijel k pumpě a obsluha zjistila, že má prázdné kolo.

„Vy jste píchnul,“ oznámil mu zřízenec.

Řidič se začal zlobit a vykřikovat:

„Cože, já? Co si to dovoluješ, já nic nepíchnul, buď někdo píchnul mě, nebo se to kolo vypustilo samo.“



Jeden známý politik vyjížděl od pumpy a všiml si stopaře.

„Kampak jedete, občane?“ zeptal se ho.

„Do Kladna,“ zněla odpověď.

„To je náhoda,“ pravil politik, „já tam také jedu.“

Vzápětí dodal:

„Tak jestli vás někdo vezme, nezapomeňte přijít na můj předvolební mítink.“



Při vyšetřování dopravní nehody se policisté ptali viníka:

„Proč jste porušil dopravní předpisy a naboural do toho auta?“

Inteligentní muž středního věku začal vysvětlovat:

„Protože je to předseda ODS v našem městě.“

„Cože, proto jste do něj najel?“

„Proto ne, ale proto, že jsem jel rovně a von chtěl vodbočit doleva.“

„No a co, vždyť byl přece na hlavní?“

„No, říkám si, to von asi jenom tak fintí. Přece nebude takovej pravičák vodbočovat doleva.“



Dopravní policista zastavil drzého řidiče, který spáchal vážný dopravní přestupek a pravil přísně:

„Nevíte, řidiči, co znamená tahleta dopravní značka?“

Řidič se hrozně rozčílil a začal vykřikovat:

„Hned volám ministrovi vnitra. To je opravdu strašné, vidím, že vás toho v té vaší policejní akademii mnoho nenaučili.“

„Co, co, cože,“ začal koktat policista.

„Žádný cože,“ pokračoval rozzlobený řidič, „je vrchol, když mě kvůli něčemu takovému stavíte. Když potřebujete vědět, co ta značka znamená, kupte si dopravní předpisy nebo se zeptejte v autoškole a neobtěžujte mě.“



Proč řídí ješitní lidé nejradši, když je mlha, sníh a nepohoda?

Protože teprve v extrémních podmínkách se mohou všichni přesvědčit, jací jsou vynikající řidiči.



Luxusní automobil ministra vnitra zastavil na zákazu zastavení.

Přiběhl policista a začal vykřikovat:

„Tady je zákaz zastavení, tak proč tady stojíte?“

Z okénka se vyklonila hlava ministra a pravila:

„Mám tu projev.“

Policista se zarazil a pravil:

„Promiňte, pane ministře, ale nic neslyším. Pokračujte tedy v projevu a já jdu na ušní.“



Do venkovské hospody vstoupil špinavý a poškrábaný podnikatel.

„Copak se vám stalo?“ vyptávali se číšníci i hosté.

„Ale, ani se neptejte,“ vysvětloval, „měl jsem hroznou havárii a musím tady počkat, než pro mě přijede náhradní vůz.“

„Jak se to stalo?“ vyptávali se lidé.

„Při odbočování do postranní ulice.“

„A kdo to zavinil?“

Majitel firmy se zachmuřil a prohlásil:

„No, policisté si myslí, že já, ale jedná se o veliké nedorozumění. Vůbec to nebyla moje vina, ona tam totiž žádná postranní ulice nebyla.“



Předseda jedné politické strany přejel automobilem starou paní.

„Proč jste nezatroubil, pane předsedo?“ vyptávali se policisté. Politik upřímně odpověděl:

„Protože jsem ji nechtěl vylekat. Co kdyby to byla naše volička? Podívala by se, kdo řídí, a už by nás třeba nikdy nevolila.“



Bohatý podnikatel si řekl, že vykoná dobrý skutek. Zastavil stopaři, který nastoupil a pravil:

„Jedeš do Ostravy?“

„Ne, do žádné Ostravy zaručeně nejedu a v nejbližší době ani nepojedu.“

Stopař se uchechtl a prohlásil:

„Tak v tom případě vypadni, vole, protože tvoje auto, já i můj revolver tam jedeme.“



Po velké firemní oslavě zastavili policisté kličkující mercedes, který řídil generální ředitel.

„Pane řidiči, vystupte si, zastavujeme vás v zájmu vaší osobní bezpečnosti. V takovém stavu opravdu nemůžete jet!!!“

„Cože?“ podivil se spokojený manažer, „vy jste snad totálně opilí, cožpak jsem nějaký tkadlec? Já jedu v autě, ne ve stavu.“



V noci jel ze sklípku autem muž z oslavy kamarádových padesátin. Zastavili ho policisté.

„Pane řidiči, vy jste pil!!!“ řekl jeden z nich.

Řidič se rozčílil a začal vykřikovat:

„Co si to dovolujete? Vy mě napadáte, že jsem pil. Pravda, oslavovali jsme trochu, ale radši byste se měli podívat na sebe, jak vypadáte, po každém z vás leze nejmíň deset bílejších myší!!!“



Roztržitý profesor jel na kongres taxíkem. Po chvíli se mu zdálo, že jedou příliš rychle. Proto pravil:

„Pane taxikáři, nemohl byste zpomalit? Jsem zvyklý jezdit velmi rychle, ale tohle už je opravdu, ale opravdu moc.“

„Promiňte, pane profesore, ale zpomalit nemohu, protože se mi zasekl plyn,“ odpověděl taxikář. Pak následoval tento dialog:

„Tak brzděte!“

„Nejde to, mám porouchané brzdy.“

„Tak alespoň přeřadte na nižší rychlostní stupeň.“

„To taky nepůjde, převodovka je v háji.“

„V tom případě ihned zastavte, já vystoupím a zavolám si náhradní vůz.“



Generální ředitel významné firmy si šel ráno zaběhat a zpozoroval majitele staré škodovky, který natáčel své auto.

„To vám nechytne, člověče,“ pravil, „taková šunka patří do muzea.“

Muž za volantem nereagoval a učinil další pokus. Motor skutečně nenaskočil a manažer poznamenal:

„Vždyt říkám, že vám to nechytne, pojdte pracovat k nám, budete se mít lépe a koupíte si nový automobil.“

Další pokus.

„Má smysl vám to pořád opakovat? Říkám, že to nechytne. Dejte to do šrotu.“

Nový pokus.

„Určitě vám to nechytne...“

Ale co se nestalo. Najednou přeskočila jiskřička, zapálila benzinové výpary a ty pak zapálily benzin v prasklé nádrži. Náhle bylo

celé auto v plamenech. Manažer přiskočil, vytáhl řidiče a sebekriticky pravil:

„Poprvé v životě musím přiznat, že jsem se mylil. Přece jenom vám to chytlo!“



Policisté zastavili mladého podnikatele v novém lamborgini. Ten se moc zlobil:

„Proč mě stavíte? Proč mě obtěžujete? Jel jsem snad příliš rychle?“

„Máte pilotní průkaz?“ dotázal se ironicky policista, „letěl jste nad dálnicí příliš nízko.“



Žena couvá, její manžel sleduje úsek za vozem a říká:

„Můžeš! Můžeš! Můžeš! Můžeš...“

Ozvala se rána a muž pravil:

„Tak a teď se pojd' podívat, co jsi udělala.“



Krásná blondýnka jede v protisměru. Zastaví ji policisté, jeden z nich se s ní dává do hovoru a říká:

„To jsem rád, že jsem po dlouhé době zastavil tak krásnou dívku. Miluji blondýnky a udělal bych pro ně všechno na světě. Tak já teď zavřu obě oči.“

„Děkuji,“ ševalila krasavice, „jste moc hodný, tak já se obrátím a pojedu pryč.“

„To asi nepůjde,“ pravil policista, „já zavřu obě oči, abych ne-

viděl, jak vám kolega, kterej plavovlásky nenávidí, protože ta jeho mu nedávno nasadila parohy, sebere řidičák.“



Muž jel se svou ženou na chatu. Byla velká mlha. Najednou přestala svítit světla. Žena pravila:

„Proboha, co budeme dělat?“

„Co bysme dělali,“ pravil manžel nakvašeně, „přece tady nezastavíme a nepůjdeme pěšky jako paka. Pojedeme dál. Znáš to tu velmi dobře. Teď přijde ostrá zatáčka a za ní sedm stromů.“

Za chvíli se ozvala hrozná rána. Žena začala ječet. Muž řekl:

„Co ječíš, vidíš, že jsem měl pravdu jako vždycky. Tohle byl první z nich.“



Volal milionář do prodejny s mercedesy:

„Tak to vás přijde draho. Slibovali jste mi, že to auto vydrží můj starý celej život, a ona ho včera rozbila tak, že už se s ním určitě nikdy nesveze.“



Jednou přišla blondýnka domů v dobré náladě a pravila manželovi:

„Tak si představ, že jsem dneska jela třikrát na červenou a nechytli mě policajti. Tak jsem si za ušetřené peníze koupila tuhle tu zlatou brož.“



Policista zastaví blondýnku, která řídila BMW, a praví:
„To budete mít velmi drahé. Jela jste 150 kilometrů za hodinu.“
„Tak to je pěkná hloupost,“ rozčílila se blondýnka, „mám svědky, že jsem z domova vyjela teprve před dvaceti minutama.“



Policista zastavil plavovlasou řidičku a zamračeně pravil:
„Neviděla jste značku? Po této silnici se jezdí pouze jedním směrem.“
Blondýnka podrážděně vyhrkla:
„A chcete mi snad tvrdit, poručíku, že jedu voběma?“



Policista vyslychal blondýnku, která způsobila zranění chodci:
„Proč jste přejela toho tlustého pána?“
Blondýnka začala vysvětlovat:
„Vy jste si ho snad ani pořádně neprohlíd, víte vy vůbec, jaká by to byla vobjížďka?“



Policista zastaví blondýnku a praví:
„Tak to bude za pět tisíc.“
Blondýnka se usměje a prohlásí:
„Přidejte tři a auto je vaše.“



Policista zaklepal na okénko automobilu a když ho blondýnka stáhla, řekl:
„Nevidíte, že je tady zákaz stání?“
Blondýnka ihned zareagovala:
„A vy nevidíte, že nestojím, ale sedím?“



Policista při dopravní kontrole:
„Nesvíbí vám levé světlo, to bude za tři sta.“
Blondýnka se usmála a pravila:
„Tak se dejte do práce. A víte, že jste levnější než v servisu? Tam za to chtěli pět.“



Policista k blondýnce, která přejela starou dámu:
„Můžete mi říct, proč jste netroubila?“
Blondýnka:
„Můžu, nechtěla jsem ji vylekat.“



Při silniční nehodě, kdy bylo zjištěno asi deset přestupků, policista ironicky pravil:
„Zajímalo by mě, kolik vás to stálo, než jste se naučila řídit.“
„Devět,“ procedila blondýnka mezi zuby.
„Cože, devět tisíc?“
„Ne, devět aut.“



Silniční kontrola zastavila blondýnku za volantem. Řidička stáhla okénko, policista se zamračil a pravil:

„Je z vás cítit rum.“

„Ten hajzl,“ procedila blondýnka mezi zuby.

„Prosím?“ řekl policista, „to snad má být na mě?“

„Ale ne,“ začala vysvětlovat řidička, „ten hajzl, než jsem s ním šla na pokoj, tvrdil, že pijem dvanáctiletou skotskou whisky.“



Policista po nehodě:

„Proč jste tomu řidiči nedala přednost v jízdě?“

Blondýnka:

„To byla jeho vina.“

„Jak to?“

„Jel tak pomalu, že to vypadalo, jakoby vo ní vůbec nestál.“



Blondýnka byla první u vážné dopravní nehody. Čelně se ve vysoké rychlosti srazily dva vozy a několik nepřipoutaných osob z nich vypadlo ven. Zavolala tedy policii. Za chvíli houkaly houkačky, z policejního vozu vystoupil důstojník a zeptal se svědkyně:

„Nevíte, kdo řídil ten modrý renault?“

„Nevím přesně,“ odvětila blondýnka, „ale myslím, že támhleta mrtvola.“



Blondýnka s manželem zastavila u policejní hlídky a pravila:
„Pepo, vystup, slíbila jsem panu inspektorovi, že mu ukážu toho magora, kterej mě pustil za volant.“



„Tak jsem slyšel, že jsi zavínil dopravní nehodu,“ dobírá si soused souseda.

„Já ne, to manželka. Seděla vedle mě, přišla složitá křižovatka, tak jsem jí zadal úkol dívat se doprava. Než jsem tam vjel, ptám se jí, jestli jede zprava auto. Řekla ‚ne‘, tak jsem přidal plyn a v tom okamžiku dodala ‚jedou dvě.‘“



Žena se vrací z první samostatné jízdy. Doma ji manžel vítá:

„Tak co, miláčku, jak se ti jelo?“

„Výborně, drahý, měla jsem jen jednu drobnou kolizi na přechodu pro chodce.“

„Hlavně, že se ti nic nestalo. A co auto?“

„Taky v pořádku, jenom bych potřebovala poradit, co s tou mrtvolou v kufru.“



Od starých časů se toho na cestách moc nezměnilo. Dřív prý strašili na cestách bezhlaví jezdci. Stejně jako dnes.



Policista zastaví auto šněrující silnici a zahřmí na řidiče:

„Vy jste pil!!!“

„Ne-e,“ odporuje těžkým jazykem řidič.
„Máte červený nos!“
„A vám zase odstávají uši!“



„Jak jste vůbec mohl takhle opilý vlézt za volant?“ hrozí se policista.

„Šlo to blbě, ale kamarádi mi pomohli...“



Řidič autobusu jel po dálnici. V rozhlase poslouchal zprávy. Náhle se z reproduktoru ozvala naléhavá výzva:

„Důležité upozornění pro řidiče. Pozor, pozor, na dálnici D1 jede nějaký šílenec velkou rychlostí v protisměru!“

Šofér autobusu hlášení poopravil:

„Jó, kdyby jen jeden, všichni!“



Za rozjíždějícím se autobusem utíkal muž. Autobus stále zrychloval.

„Haló, pane,“ volal škodolibě pootevřeným oknem jeden cestující, „nás už nechytíte.“

„Doufám, že jo,“ sípal muž, „já jsem totiž řidič.“



Srazil se dvě auta. Policie vyslýchá jediného svědka.
„Viděl jste, jak k tomu došlo?“
„Viděl. Řidiči se prostě nedohodli,“ povídá svědek.
„Jak nedohodli?“
„Chtěli mě přejet oba najednou.“



Zavede kamarád kamaráda do garáže:

„Podívej se na ten vrak. To je dílo moje ženy!“

„Řídila? Že ji k tomu pouštíš...“

„Neřídila. Radila.“



Řidič, který má už něco upito, se řítí ve svém autě nocí. Najednou dopravní hlídka, červené světlo, pokyn policisty:

„Vystupte si.“

Řidič nevzrušeně otevře dveře, vystoupí a dříve, než policisté stačí cokoli udělat, vytáhne z náprsní kapsy charakteristickou placatou lahvičku a pořádně si přihne.

Policisté ho ohromeně sledují:

„Člověče, jak to, že pijete alkohol, když budete řídit vůz?!?“ zmůže se jeden z nich na slovo.

Řidič klidně zamkne auto, strčí si klíčky do kapsy a odpoví:

„Dnes už ne.“



Více než třemi směry



ŘSD

Alfred Brunclík



Silniční infrastruktura a její budoucí rozvoj

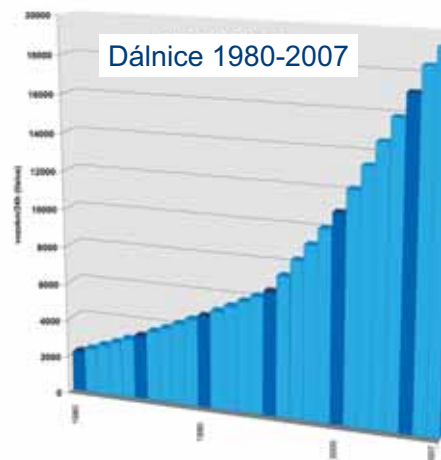
Představení Ředitelství silnic a dálnic ČR

- Státní příspěvková organizace
- Investor a správce dálnic a rychlostních silnic (1054km) a silnic I. tříd (5848km)
- Organizace má sídlo v Praze a kromě generálního ředitelství existují ještě dva dálniční Závody v Praze a v Brně, 13 krajských silničních Správ a 17 Středisek správy a údržby dálnic
- 1200 + 500 zaměstnanců
- Investice cca 50-60 miliard korun ročně

Fakta o současné situaci v silniční dopravě

- Intenzity dopravy vzrostly na hlavních silnicích od roku 1990 do roku 2005 o 90%, v současnosti je celkový počet vozidel u nás 4,76 milionu (na 10,28 milionu obyvatel)
- Zatímco v roce 1989 činil podíl silniční nákladní dopravy na dělbě přepravní práce 23%, nyní je to již 76 %, u přeprav osob činí podíl individuální a autobusové dopravy 82%
- Česká republika vzhledem ke své geograficky atraktivní poloze zaujímá významné postavení v evropském dopravním systému

Tempo přestavby a výstavby sítě nestačí růstu dopravy



- Průměrné hodnoty (vozidel v obou směrech za 24 h):

- Dálnice 1995 – 11 236
- Dálnice 2005 – 31 690
- Silnice I. 1995 – 6 491
- Silnice I. 2005 – 9 668

Jsme svědky „dálničního boomu“

- Výstavba dálnic a rychlostních silnic bude v letech 2006 – 2010 nejdynamičtější v historii
- Zatímco v letech 2001 – 2005 bylo uvedeno do provozu 89 kilometrů dálnic a rychlostních silnic, jen za uplynulé dva roky (2006 – 2007) to bylo 129 kilometrů
- Rekordní byl zatím rok 2006, kdy se uvedlo do provozu 79 kilometrů
- V období 2006 – 2010 by se mělo celkově otevřít až 313 kilometrů
- Výstavba „zasáhne“ prakticky všechny kraje po celé České republice

Nejdynamičtější období v následujících letech

- Největší počet nově zprovozněných kilometrů čeká především dálnici D47
- Další desítky kilometrů mají přibýt na rychlostní silnici R7 u Loun a u Chomutova
- Do roku 2010 zbývá dokončit poslední úsek dálnice D8 z Lovosic do Řehlovic
- Významný posun ve výstavbě čeká také Pražský okruh, rychlostní silnice R6 u Karlových Varů nebo dálnice D1 u Kroměříže
- Po roce 2010 čekají na zprovoznění dálnice D3 Česká Budějovice, Zlín na systém propojení D1, R49 a R55
- Postupně budou dokončeny také rychlostní silnice R4, R6, R48, R52 a Pražský okruh

Celkem je nyní ve výstavbě 214 km komunikací dálničního typu!

stavba		SOKP	Silvenec - Lahovice	5,9
D1	Mořice - Kojetín II.	SOKP	Lahovice - Vestec	8,3
D1	Kroměříž východ - Říkovice	SOKP	Vestec - D1	8,8
D1	Lipník nad Bečvou - Běloutín	R4	Mirovice - Třebkov	5,9
D1	Běloutín - Hladké Životice	R6	Praha - Pavlov	10,4
D1	Hladké Životice - Bílovec	R6	Jenišov - Nové Sedlo	4,4
D1	Bohumín - státní hranice	R6	Sokolov - Tisová	5,4
D3	Tábor - Veselí nad Lužnicí	R6	Tisová - Kamenný Dvůr	7,5
D8	Lovosice - Řehlovice	R7	Sulec obchvat	2,5
		R7	Bitozevs - Vysočany	5,8
		R7	MUK Vysočany	0,5
		R35	Sedlice - Opatovice	3,0
		R48	Běloutín přivaděč	2,3
		R49	Hulín - Frýšták	17,3
		R55	Hulín	2,5
		R55	Skalka - Hulín	10,8
				101,3

Nejnovější úseky 2008-2009

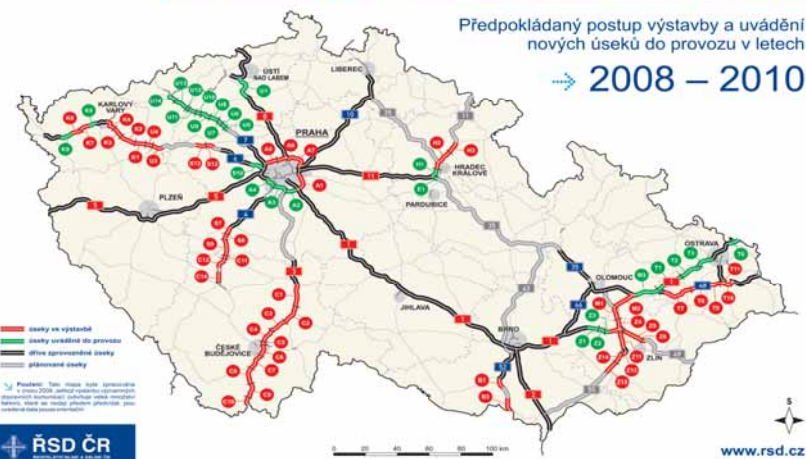
Seznam nových úseků v roce 2008 (v km):

11,7	6.5.2008	D 1
7	23.9.2008	D 1
15,4	25.11.2008	D 1
2,4	25.11.2008	R48
10,4	XII.08	R 6

Seznam plánovaných nových úseků pro rok 2009 (v km):

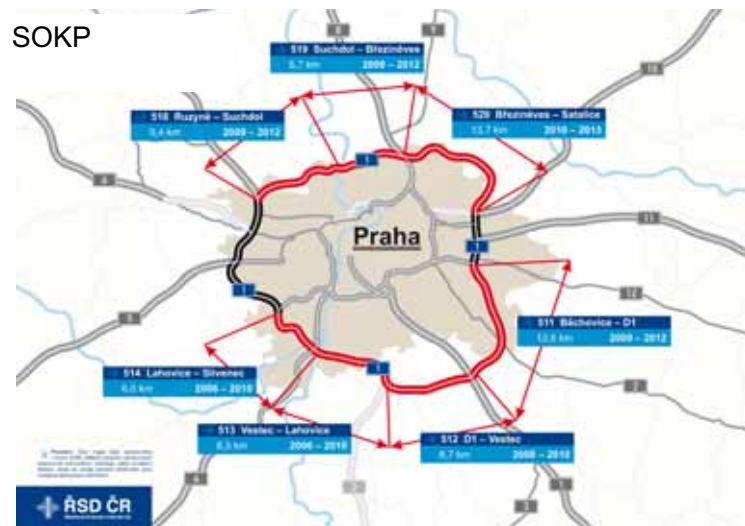
6,6	D 1	Mořice - Kojetín 2. etapa
18,1	D 1	Běloutín - Hladké Životice
11,7	D 1	Hladké Životice - Bílovec
7,5	R 6	Tisová - Kamenný Dvůr
0,5	R 7	MUK Vysočany
5,8	R 7	Bitozevs - Vysočany
3,3	R 35	Sedlice - Opatovice

Dálnice a rychlostní silnice



Silniční okruh kolem Prahy

- V provozu je 17 km, ve výstavbě 24 km, v přípravě 42 km
- SOKP propojí celkem 9 komunikací dálničního typu směřujících do Prahy a 7 pražských radiál směřujících do vnitřního města
- Výhledové intenzity dopravy po dokončení SOKP se předpokládají mezi 50 až 100 tisíci vozidel denně
- Od roku 2006 je ve výstavbě jižní část SOKP



R35 – prioritní stavba

- Realizaci páteřní komunikace R35 vnímá ŘSD jako jednu z nejvyšších priorit budování silniční infrastruktury
 - Po D1 se bude jednat o nejdelší čtyřpruhovou komunikaci v České republice
 - R35 výhledově bude mít návaznost na 7 komunikací dálničního typu (R10, D11, R43, R46, R55 a D1)
 - Druhé propojení Čech a Moravy vysokokapacitní komunikací, na trase se nalézají 4 krajská města
 - Ekonomický přínos, rozvoj ekonomiky



Délky a data R35

- Délka silnice I/35 je 333 km
- Uvažovaná délka R35 je 269 km
 - V provozu je 78 km u Olomouce a Liberce
 - Ve výstavbě jsou 3 km navazující na D11 u Sedlic
- Délka klíčového úseku Sedlice – Mohelnice je 108 km – zde je začátek výstavby uvažován postupně mezi lety 2012 - 2016
- Celkově zbývá dobudovat 191 km R35

Situace se související legislativou

Aktuální situace není optimistická

- Proces přípravy výstavby nového úseku je v České republice velmi složitý
- Od okamžiku zahájení přípravy výstavby do prvního „kopnutí“ uběhne mnoho let (průměrně 7-15 roků)
- Česká republika je v tomto směru špatným příkladem – především v porovnání se západními státy EU
- Délka přípravy a případné „zablokované“ stavby jsou jednou z kritizovaných oblastí ze strany veřejnosti
- Problémy s přípravou výstavby nejsou způsobené ŘSD, ale především neracionální legislativou

Opatření pro zrychlení procesu přípravy

- Jednodušší metodika jednání s veřejností
- Dílčí legislativní úpravy
 - Jednodušší vyvlastňovací proces
 - Proloužení lhůt platnosti dokumentů podmiňující proces přípravy (EIA, ÚR apod.)
 - Soulad s legislativou Evropské unie
 - Koordinace činnosti klíčových resortů ve vazbě na územní plánování, ochranu životního prostředí a vlastní proces přípravy
 - Případným východiskem může být i speciální zákon
 - Východisko je též ve využití zkušeností sousedních států (Německo, Rakousko)

Jak to chodí v Německu....

- Podle směrnic spolkového Ministerstva dopravy si musí 25% nákladů na realizaci protihlukových opatření hradit majitel zasaženého objektu sám
- přestože Evropská komise již vyhlásila v SRN evropsky významné lokality soustavy NATURA 2000, mají dosud pouze předběžný režim ochrany
- Získávání pozemků – poměr mezi vykoupenými a vyvlastněnými pozemky je v SRN 99:1
- Schválení dokumentace stavby a výběrové řízení na zhotovitele stavby – je interní záležitostí silniční stavby

Získávání pozemků – hlavní problém české výstavby

- V Německu se většinou vykupují pro stavby silnic zemědělské pozemky, omezeně pozemky jiné
- Na rozdíl od ČR se pozemky nevykupují jako pozemky stavební, ale podle způsobu využívání před stavbou
- To je pro stát podstatně efektivnější a zároveň se tak zamezuje spekulacím s pozemky
- Následuje série jednání a uzavření smlouvy
- **Základním pravidlem při získávání pozemků v SRN je, že cena pozemku prodaného dobrovolně je stejná jako cena pozemku, stanovená při vyvlastňovacím řízení**

Jsou ceny dopravních staveb a vliv ekologických iniciativ optimální?

Ze studií o cenách dálnic vyplývají tyto závěry

- Při dosavadním porovnávání cen u nás a v zahraničí byly posuzovány odlišné údaje, včetně různých typů komunikací.
- Nejčastější chybou bylo porovnání pouze celkových údajů namísto jednotlivých položek.
- Rozsah cen za kilometr dálnice je ohromný a je nutné srovnávat srovnatelné, tendenční srovnání je snadné a zneužitelné.
- Není pravda, že cenu výrazně ovlivňuje cena práce – ta tvoří méně jak 10% z celkových nákladů
- Ke snížení nákladů by přispěla změna legislativy.

Srovnávací cenové úrovně EUROSTATu

- Průzkum proběhl ve 33 evropských zemích v roce 2005
- Srovnání je součástí programu Eurostat – OECD – parita kupní síly
- Index EU27 = 100
- Česká republika dosáhla u inženýrských staveb (dopravní stavby a potrubní vedení) hodnoty 74
- Sousední Rakousko 117, Německo 89 a Polsko 70

Srovnávání cenové úrovně v USA

- WSDOT Washington nechal v roce 2002 zpracovat studii mezi jednotlivými státy USA.
- Rozpětí cen je ohromující – v absolutní hodnotě se jedná až o 725% rozdílu.
- Opět se tak potvrzuje fakt, že je nutné srovnávat srovnatelné, viz výpočty ŘSD na úsecích na severní Moravě.
- Ostravský úsek dálnice D47 cca 953 mil. CZK, úsek R48 u Českého Těšína cca 239 mil. CZK

Další studie ukázaly konkrétní závěry

- **Ceny** stavebních prací v České republice jsou **srovnatelné** jako v Rakousku, Německu nebo ve Slovinsku.
- **Stavba 1 km dálnice je v ČR o 17 % levnější než v Rakousku, ale o 21 % dražší než ve Slovinsku.**
- Porovnání s Německem – některé úseky výstavby dálnic levnější, jiné dražší – způsobeno především poklesem cen výstavby komunikací v Německu a naopak nárůstem cen v České republice.
- Oproti Německu v ČR **levnější stavba velkých mostů** (zhruba o 14 %), **ale dražší cena ražených tunelů** (zhruba o 27 %)*

** Porovnávány 2 tunely na dálnici D8 – nedostatečný vzorek našich prvních dálničních tunelů*

Rozbor cen ukázal i další fakta

- Zhruba 15% z celkové ceny tvoří nestavební náklady
 - Výkupy pozemků a s tím spojené náklady za soudní spory a právní výlohy
 - Stavební dozor
 - Projekty
- Zhruba 10% ze stavebních nákladů tvoří vedlejší investice
 - Ekologická opatření – výstavba diskutabilních a drahých přechodů pro zvěř, další opatření
 - Protihluková opatření
 - Oprava přilehlých komunikací
- Uvedené položky na sebe „nabalují“ další výlohy (potřebné studie, výzkumy apod.)
- V celkovém součtu může jít až o náklady v řádech stamilionů až miliard korun.

