

Červeno - modré majáky

Byl jsem požádán o sepsání tohoto povídání o chystané novince, která vstoupí v platnost dnem 1. října 2018. Na toto téma existuje nyní celá řada diskusí, což je správně, avšak je bohužel potřeba si říct, že řada lidí z neznalosti a nevědomosti plete „hrušky s jablkama“ a vzájemně kombinuje věci, které je třeba si rozdělit, aby to bylo snáze pochopitelné, neboť pak z toho vychází řada nesmyslů a omylů. Pokusím se to tedy vysvětlit „po lopatě“, aby to bylo, pokud možno, srozumitelné každému. Jedná se o můj soukromý rozbor, nejde tedy o rozbor právní a právně závazný, nicméně v problematice se orientuji celou řadu let a kdo mě zná ví, že mám pravdu ☺. Novela zákona přináší i další změny, avšak ty teď nejsou předmětem tohoto povídání. A také předem říkám, že jsem zastáncem této barevné kombinace. Doufám, že Vám tento článek vnese trochu světla do dané problematiky.

Legislativa a některé právní aspekty

Předně musím upozornit, že ačkoliv budete leckde číst, že se to týká § 41 zákona číslo 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích..., ve skutečnosti dochází (logicky) ke změně § 41 zákona číslo 361/2000 Sb., což jsou tzv. "pravidla silničního provozu". Zde se podle sněmovního návrhu č. 51/4 bodu 14, 15, 16, 19 a 20 mění a doplňují §§ 41, 45 a 87 cit. zákona. Pro nás je nejdůležitější ten bod 16, který vkládá nový odstavec č. 11, který zní: „(11) Zvláštním výstražným světlem modré a červené barvy mohou být vybavena vozidla Ministerstva vnitra používaná policií a označená podle zvláštního právního předpisu¹³⁾, vozidla používána Hasičským záchranným sborem České republiky nebo jednotkami požární ochrany a vozidla poskytovatele zdravotnické záchranné služby.“.

Zde je důležité rozklíčování vozidel, kterých se změna týká, což jsou 4 skupiny:

- a) Policie České republiky,
- b) Hasičský záchranný sbor ČR,
- c) jednotky požární ochrany,
- d) poskytovatel zdravotnické záchranné služby.

Tedy:

- ad a)** u policie je asi všechno jasné, týká se to tedy vozidel Policie České republiky,
- ad b)** Hasičský záchranný sbor ČR je také jasně daný, a tak ani zde nepředpokládám nejasnosti,
- ad c)** Jednotky požární ochrany – ty jsou rovněž jasně dané, zde bych jen upozornil, že se to týká pouze vozidel zařazených do JPO, tedy jednoduše vozidel výjezdových. Ostatní vozidla, např. používaná pouze

sbory jako takovými (bez JPO) do této změny zařazená nejsou,

ad d) Poskytovatel zdravotnické záchranné služby – to se týká pouze těch, kteří mají licenci k provozování ZZS, tedy rozhodně ne zdravotničtí přepravci. Ti budou asi trochu teď projevovat vlnu nevole, protože by rádi si to tam dali jako první, nicméně byl to záměr zákonodárce a upozorňuji na to, že napodobování je trestné (§ 5/1a, § 10/1a, § 10/2, § 41/10 z. č. 361/2000 Sb.). Stejně tak se změna netýká vozidel Celní správy, Vězeňské služby, Obecních či městských policí, Horské služby apod. Tedy dochází zde k jistému drobnému odlišení, nicméně nijak se tím nesnižuje "pouze" modrá barva majáků.

Montáž

Ve sbírce zákonů už vyšel i prováděcí předpis, jak mají být kombinovaná světla umístěna. De facto ve zkratce se nic nemění, až na to, že při kombinaci červeno - modré musí být zachovaný poměr 1:1, což je logické. Legislativa: novela zákona č. 341/2014 Sb., příloha 12, část E, bod 12 s účinností od 1. října 2018, a to zveřejněním ve sbírce zákonů číslo 206/2018 v částce 103, konkrétně strana 3351, konkrétně odstavec 12 (opět ale připomínám, že to platí POUZE pro vyjmenované základní složky IZS, viz první odstavec zde). Cituji: *"Požadavky pro zvláštní výstražná světelná zařízení vyzařující světlo modré barvy se použijí shodně i pro zvláštní výstražná světelná zařízení vyzařující světlo modré a červené barvy. Zvláštní výstražná světelná zařízení vyzařující světlo modré a červené barvy musí mít poměr mezi červenou a modrou barvou 1 : 1, tento požadavek platí i pro doplňkové zvláštní výstražné svítelníky vyzařující přerušovaný tok světla. Přípustná je rovněž kombinace zvláštních výstražných světelných zařízení vyzařujících světlo modré barvy s doplňkovými zvláštními výstražnými svítelníky vyzařujícími přerušovaný tok světla modré a červené barvy při zachování poměru vyzařovaného světla modré a červené barvy u těchto svítelen v poměru 1 : 1."*

Jak si lze toto vysvětlit? Níže se dotanu k tomu, že, pokud nechcete, nemusíte na autě měnit vůbec nic a auto zkrátka zůstane "na modrých". Je pouhá snaha zákonodárce odlišit vozidla základních složek IZS od ostatních, to je celé. Může se to někomu líbit nebo ne, ale tak to prostě je. Ale zpět k motáži: tam, kde se provozovatel oprávněně rozhodne pro změnu, bude třeba tuto změnu udělat celou. Tady jsou možné varianty:

- a) Hlavní výstražné zařízení (zpravidla "rampa" na střeše) bude pouze modré barvy, doplňková světla MOHOU být buď pouze modrá, nebo kombinace červeno-modré, a to v poměru 1:1. Zde je potřeba řídit se platnou legislativou, která nám přesně určuje, kolik světel může být jakým směrem (to je právě výše uvedený zákon 341/2014 Sb.) – takže ne 3 páry světel dopředu apod. (platí pro veškerou montáž).
- b) Hlavní výstražné zařízení bude kombinované, opět v poměru 1:1, doplňková světla světla MUSÍ být také kombinovaná v poměru 1:1 (zde tedy není možnost červeno-modrá rampa a pouze modrá doplňková světla). Jistá investice pak bude tam, kde je vzadu pouze 1 maják modré barvy, k němu bude muset přibýt další maják červené barvy (zkrátka musí být zachován poměr 1:1). Jednoduše: nelze, aby modrých svítelen bylo více než červených a naopak.

Stále platí, že veškeré zařízení na vozidle MUSÍ být homologováno. O tom žádná. Zákonodárce zde ovšem, až poněkud neobvykle, ponechal možnost zainteresovaným složkám (tedy Policie ČR, HZS, jednotky PO, poskytovatel ZZS) zvolit si, na jaké straně bude červené světlo umístěno, či zda bude nějaká střídavá kombinace. U hasičů a policie to bude dáno předpisem, který je pro dané složky závazný. Se ZZS prý bude učiněna vzájemná dohoda tak, aby všechny tyto 3 složky byly ve vzájemném souladu. Z toho plyne (z praxe), že je téměř nemožné stihnout to do 1. října 2018, nicméně při montáži, která později nebude v souladu s dohodou pak hrozí, že se bude muset taková montáž upravit a navíc interně bude taková věc postižitelná, a to pokud jde o PČR, HZS a JPO. V případě ZZS pak to bude asi zjevně na dodržení nějaké koordinační dohody, vymahatelnost tam prakticky nevidím (opět ale za splnění ostatních požadavků, tedy určený poskytovatel ZZS, homologované zařízení, zápis v TP/ORV, předepsané umístění a poměr...). V této souvislosti bych zde však rád varoval před "partyzánskými" akcemi, protože např. v případě dopravní nehody se právě toto může projevit jako značný problém. Proto bude moudřejší vyčkat do interního předpisu (po očekávané dohodě základních složek IZS), na jakou stranu červené světlo namontovat. Mějte zde i na paměti, že montáž musí být čitelná pro ostatní účastníky silničního provozu, jedině tak se docílí vyšší bezpečnosti a přehlednosti, což byl záměr této změny. Jestliže na jednu stranu jezdíme lidem pomáhat, nemůžeme, jako profesionálové, je na druhou stranu ohrožovat a dezorientovat.

Výměna majáků?

Ne. Modré majáky zůstanou stále, zákon ani jiný předpis nikoho nenutí, aby si po říjnu vyměnil majáky. Je to pouze možnost pro vyjmenované subjekty si zvolit, zda-li chtějí jít bezpečnější kombinací červeno-modrou, nebo jestli zůstanou pouze u modré barvy. Paradoxně u starších majáků by stačil vyměnit jen kryt, u novějších to bude složitější (podle výrobce). V praxi to spíš bude vypadat tak, že se nová barevná kombinace bude objevovat na nově dodávaných vozidlech, starší se většinou nechají dožít, pokud si to někdo sám nezmění (což se nevylučuje za splnění zákonných podmínek viz výše). Čili žádné investice se nekonají, nic není potřeba dělat, pokud nechcete.

Zápis do TP/ORV (OTP)

Tento krok je nyní dotazován na MD (Ministerstvo dopravy), ovšem dle ustálené aplikační praxe bude nutné změnu nechat zapsat. Dostalo se mi ale velmi dobré a trefné přirovnání, které si zde dovolím použít: *"to máte jak s OP ... nemusí tam být zapsáno, že jste ženatý - ale pokud je a rozvedete se ... tak musíte měnit OP"*. Takže je nyní již prakticky jasné, že taková změna bude muset být zapsána a tím logicky nezapsání změny bude důvodem k postihu řidiče i provozovatele vozidla (je zde již výše také uvedeno), stejně jako např. neoprávněná montáž. Pokud by však MD k tomuto kroku vydalo jiné stanovisko, budeme Vás informovat. Ovšem na druhou stranu pokud byste si to nechali zapsat a být by to nemuselo, nic tím nezkazíte. To zde ovšem předjímám a logicky se očekává právě ta povinnost zapsání.

Historie

Zde se lehce dotknu celkového vývoje. Ono se totiž samozřejmě nevymyslelo nic nového, "neobjevila se Amerika". Již od pradávna bylo potřeba odlišit pohotovostní vozidla a upozornit okolí na to, že takové vozidlo projíždí a že spěchá. To existovalo už i u koňských povozů spěchajících k požáru se stříkačkou. Jen si vzpomeňte na to, jak jste jistě viděli v nějakém filmu, jak hasič po cestě troubil na trubku, nebo se zvonilo na zvon apod. Postupně k tomu přibýlo i červené světlo, zprvu se jednalo o lucernu, později stálé a následně i blikající světlo. No a to jsme už u vývoje majáků, kdy se původně žárovková světla začala činit složitějšími, a tak nejprve rotovaly celé žárovky s clonou, následně clona okolo žárovky, později jsme se s vývojem technologií dostali od výbojkových a zábleskových světel až k současné LED technologii, která se neustále zdokonaluje.

Vývoj v ČR

Za minulého režimu se vláda chtěla odlišit, a tak na doprovodná vozidla VB se dávaly červené kryty majáku s tím, že tím byla vozidlu dána "absolutní přednost v jízdě". Tedy ani vozidla "pouze" s modrými majáky se nesměla zařazovat do takové kolony. V praxi tedy třeba sanitka spěchající s pacientem v ohrožení života musela počkat, než vládní kolona projede. Za tehdejšího provozu taková věc tak nějak realizovat šla, ale samozřejmě v dnešním provozu je to úplně nesmysl. Nevrací se tedy žádná "absolutní přednost v jízdě", jen se rozšiřuje barevné spektrum, které chceme obsáhnout. Ale zpět. Od roku 1997 jsem pravidelně komunikoval s MD s tím, že bychom chtěli zavést zpět světla červené barvy ke stávajícím modrým světlům. Byly utvořeny různé studie, televizní reportáže, apod., nicméně MD mělo tenkrát stabilní "výmluvu" o tom, že červený maják = absolutní přednost v jízdě a to bylo zrušené, takže ne. Celá léta trvalo, než se je podařilo přesvědčit, že to je totální blbost a nemá to spolu nic společného. Následně proto MD přispěchalo s novou výmluvou, a to, že to předpisy EU zakazují. Byla to doba, kdy se jednalo o vstup do EU, následně jsme i vstoupili a jestli si vzpomínáte, tenkrát se na EU svádělo úplně všechno (ono do dnes). Byla to taková jednoduchá dětská výmluva ve stylu "já ne, to on". Opět jsme argumentovali. Ukázali jsme, že v rámci EU jsou národní rozdíly, ono se totiž červené světlo používá leckde v různých intenzitách: tehdy Slovenská policie měla pouze červené majáky (následně také přešli na kombinaci modročervenou), používá se to v Maďarsku, Polsku, Anglii, dokonce už i v Německu.... Oproti tomu můžeme vidět úplně jiné kombinace u policie ve Francii (modro-žlutá), u hasičů a sanitek ve Španělsku (žlutá) a řada dalších případů by se našla. Samozřejmě je stálá snaha Evropy se odlišit od Ameriky, stejně asi tak, jako snaha u nás v ČR podle hesla "to, co mají v Praze nebude v Brně" a naopak. Praktické zájmy jdou často bohužel stranou. Ale podle EU není direktivně nařízeno, že to bude úplně jednotné, je samozřejmě věc národní zvyklosti, jak si to na svém území udělá. Když i tohle naše MD pochopilo, natáčeli jsme pro TV Nova zrovna reportáž (s hasičskými auty HZS Metro tenkrát, tehdy měli barevné kombinace majáků) a tisková mluvčí MD přispěchala do reportáže s argumentem, že "by si to lidi pletli s brzdovým světlem". Mimochodem v jedné reportáži ukazovali hasiči z Vysočiny, jaký je viditelnostní

rozdíl v mlze, když projížděli s Avii s červenomodrým majákem. "Argument" o brzdových světlech přetrval na MD do doby asi 5 let zpět s tím, že poté, co se orgány EU vyjádřily, že taková barevná kombinace jim nevádí, otočilo (konečně) MD s tím, že na žádost se tím bude zabývat a již není proti tomu, jen je potřeba vytvořit k tomu prováděcí předpis. Takže - věc, která se táhne přes 20 let je konečně tu. Ano, mezi tím se již vyvinula kvalitní LED technologie a může se zdát, že to již postrádá smysl, ale níže vysvětlím, proč si myslím, že ne. V samotném závěru pak „tah na branku“ udělalo právě GŘ HZS ČR, které vytvořilo projekt, díky kterému se podařilo tuto dlouholetou věc konečně dotáhnout do konce.

V čem tedy spočívá výhoda kombinace?

Na toto téma byla provedena řada výzkumů, studií a odborných debat. Každá barva má své výhody a nevýhody. Kombinace těchto dvou barev ale pokryje daleko širší světelné spektrum a bude praktičtější v provozu. Zvláště v tom dnešním. Jak víme, červená barva je lépe viditelná v mlze. Ale zdaleka nejen tam. Jsou i častější případy, např. sněžení, kde dokonce modrá barva zaniká. Dále hustý déšť, ale i třeba ostré vycházející nebo zapadající slunce. Tedy tam, kde modrá už kolísá, měla by nastoupit červená a zase naopak nikdo neubírá nezastupitelnost modré barvy. Takový příklad je třeba na Slovensku, kde původně měla policie pouze červené majáky, avšak následně se zjistilo, že kombinace barev bude mnohem přínosnější. To samé opačně třeba New York, kde několik desítek let byla kombinace červeno-bílá, nyní již přidávají i barvu modrou. Častá otázka je: „proč se opičíme po Americe?“ Po nikom se neopičíme a i kdyby, je to přece jedno. Je úplně jedno, jestli se to někomu líbí nebo nelíbí, důležitá by měla být praktická stránka věci a ta logicky musí být rozhodující. No a že je to praktické je fakt. Na druhou stranu si vezměte, že kdyby to nefungovalo, v zahraničí by to neměli. A zrovna v USA by byli první, kde by to ihned sundali, protože s jejich právním systémem by se všichni usoudili. Další výhoda, kterou jsem již lehce zmínil výše, může být i snadná identifikace vozidla, tedy teď mám na mysli identifikaci směru, kterým jede. Je to jen o zvyku. Pro řidiče okolo bude snáze identifikovatelné, jakým směrem to pohotovostní vozidlo jede či stojí. V tomto ohledu nehrozí ani občasná "přepřácanost" jako u některých amerických aut, protože předpisy nám v ČR jasně stanoví, kolik a jakých světel a kde smí být (samozřejmě tady by šlo leckdy naopak přidat).

Nebude zanikat červený maják v záplavě brzdových světel a semaforů?

Nebude. Samostatně červený maják nebude a celou dobu se tu bavíme o kombinaci modro-červené. Navíc, položme si jednoduchou otázku: co máte udělat, když vidíte brzdové světlo nebo červenou na semaforu???? Asi zastavit, což se vám bude hodit i zde. Zde je třeba říct, že se bohužel velmi často stává to, že vidí-li řidič stojící vozidlo s blikajícím majákem, naopak většinou přidá, než aby tzv. "čekal nečekané". Přitom zákon jednoznačně hovoří o tom, že tomu má být naopak (§ 41/9 z. č. 361/2000 Sb.), protože svojí agresivní a arogantní jízdou naopak ohrožují nejen sebe, ale i zasahující složky a také ostatní účastníky silničního provozu. Po pravdě, osobně bych jim za takové jednání jednou provždy sebral řidičák.

Mýtus "IZS"

Rád bych zde, v této souvislosti, okomentoval ještě jeden mýtus, který všeobecně panuje. Kde kdo si myslí, že když má smlouvu s IZS, má automaticky nárok používat modré majáky. Není to pravda. Zákon jasně stanoví, které organizace mohou mít vozidla vybavená majáky modré barvy, nyní i které organizace majáky modré a červené barvy, dokonce je i jasně dáno, kdo může mít maják oranžové barvy. Samotná smlouva s IZS na to nemá vůbec žádný vliv. Některé organizace jsou i vázány na nějaké stanovené časy v rámci této smlouvy. To ale zase nezakládá žádný nárok ani možnost vybavit si vozidlo výstražnými majáky. Je věcí daného subjektu, jak si zajistí pokrytí, ke kterému se zavazuje ve smlouvě a nastavením smlouvy jako takové. Také by bylo dobré neplést si a nezaměňovat věci dohromady. Řada lidí v nevědomosti zaměňují a různě spojují a kombinují montáž zařízení, oprávnění mít vozidlo vybavené takovým zařízením, použití zařízení, zneužití a také technické specifikace. Bohužel u nás často funguje to, že řada lidí jenom někde něco slyší, různě si to zkombinuje dohromady a potom se při kontrole (nehodě) moc diví, když jim to "rozpleteme", samozřejmě tam už je to i za příslušný "honorář" ☺. Vím i o celé řadě "odborníků", kteří se tváří, jak se v problematice vyznají, ale motají páté přes deváté a mylně vypouští různé fámy do okolí.

Proč tam není i doplňková bílá barva?

Ale je, a už několik let. Jen je opět jasně dané, kolik procent smí vyzařovat a vlastně se to týká pouze hlavního výstražného zařízení. Takže hodně jednoduše - můžete skutečně koupit „rampu“, která má i doplňkové bílé světlo, tam je to v pořádku (za předpokladu, že to zařízení je takto homologováno samozřejmě, nebavím se tu o samo domo výrobcích nebo "kvalitě" z Číny). Samostatně jinak zatím ne, nicméně i zde probíhá testování a doufejme, že se i v této oblasti posuneme dál. Například v Německu už také mají (celkem v hojném množství) probíkávaní dálkových světel. :-)

Proč mohou mít červeno – modrý maják pouze základní složky IZS a ne třeba městská policie nebo zdravotní dopravní služba?

Do této diskuze bych se, po pravdě, nerad pouštěl. A to z jednoduchého důvodu. Nikdo neubírá ostatním složkám IZS svoji nezastupitelnost a potřebnost, ale od počátku byl úmysl udělat tuto kombinaci pro vyjmenované složky. Nerad bych, aby si někteří mysleli, že jsou tímto označeni za méněcenné, na druhou stranu je to i určitá reakce na dění na silnicích. Zákonodárce tak učinil a chtěl zcela jasně odlišit základní složky IZS od ostatních a má na to plné právo. Některým se to může nelíbit, ale tak to zkrátka je. Ostatně i v zahraničí existuje takové odlišení úplně stejně. Nijak tím není snížena účinnost „pouze“ modrých majáků, zneužití a napodobování obou variant je stejně trestné. Ke sněmovnímu návrhu je zde důvodová zpráva, cituji: *"Pozměňovací návrh reaguje na bezpečnostní projekt s názvem „Barevná úprava zásahového požárního automobilu“. Projekt realizovalo generální ředitelství Hasičského záchranného sboru České republiky s cílem prozkoumat možnosti, jak zvýšit bezpečnost jednotek požární*

ochrany a ostatních účastníků silničního provozu zejména při jízdě a v průběhu zásahu. Jedním z významných výsledků realizovaného projektu byl poznatek, že viditelnost světelné části zvláštního výstražného zařízení je v celé řadě dopravních situací pro bezpečnou přednostní jízdu zásadní. Současně bylo potvrzeno, že modrý světelný zdroj doplněný o červený významně zlepšuje viditelnost vozidla s právem přednostní jízdy za určitých světelných a klimatických podmínek. Na základě poznatků získaných v rámci uvedeného projektu lze konstatovat, že zavedení červenomodré barevné kombinace světelné části zvláštního výstražného zařízení se výrazně zlepší její viditelnost, a to ze tří důvodů:

- změny fyziologie oka, kdy denní vnímání se děje pomocí čípků a noční vnímání pomocí tyčinek, má za následek změnu citlivosti oka na některé barvy podle různých světelných poměrů v průběhu dne, červená barva je lépe vnímána při stmívání a za rozbřesku,

- červená barva je vhodnější za zhoršených klimatických podmínek, jako je sněžení, mlha či hustý déšť apod.,

- určité procento lidí, tedy i řidičů, je do určité míry barvoslepých a proto mohou modrou barvu vnímat omezeně.

V souvislosti s navrhovanou změnou lze uvést, že Úmluva o silničním provozu přijatá ve Vídni v roce 1968 nebrání zavedení jiné barvy světelné části zvláštního výstražného zařízení. Modročervená barevná kombinace světelné části zvláštního výstražného zařízení je zavedená do právního prostředí Slovenské republiky a využívá ji již řadu let slovenská policie. Podobně tuto barevnou kombinaci používají jednotky požární ochrany v Polské republice pro vedoucí vozidlo v koloně požárních automobilů.

Změna barevného provedení by měla být plynulá. Návrh nijak neomezuje použití dosavadní modré barvy. Proto lze konstatovat, že s návrhem není spojen požadavek navýšení finančních prostředků.

Provedení modré a červené barvy je navrhováno u základních složek integrovaného záchranného systému (dále jen „IZS“), aby mohlo dojít k jejich odlišení ostatními účastníky silničního provozu. Zároveň je tím sledováno taktické hledisko rozhodovacího procesu velitele zásahu IZS při soustředování sil a prostředků základních složek IZS pro zdolávání mimořádné události. V roce 2017 bylo provedeno 122.496 součinnostních zásahů složek IZS a z toho součinnostních zásahů základních složek IZS je evidováno 82,17 %."

Závěr

Je jasné, že někteří lidé se obávají změny a s touto barevnou kombinací nesouhlasí, ale změna je život. Opět zdůrazňuji, že nikdo nikoho nebude ani teď, ani v budoucnu nutit, aby změnu na vozidle provedl, či v budoucnu aby nekupoval pro svoji organizaci vozidla pouze s modrým majákem. Současně apeluji na „partyzány“ ☺, aby nebyli hned „hrrr“ a ještě chvilku vyčkali na potřebnou dohodu a interní předpisy, ono tím chráníte především sebe v případě problému (který samozřejmě vůbec nikomu nepřeji). A také varuji ty, kteří by chtěli používat tuto kombinaci neoprávněně, že se na ně zcela jistě zaměříme.

Na zhodnocení účelnosti si dejme trochu čas. Závěru se ale nebojím, protože jak jsem psal už výše, kdyby to v zahraničí nefungovalo, nikdo by to nepoužíval.

Mimochodem právě pracujeme na tom, že bychom uspořádali seminář (přednášku, diskusi) v Muzeu Policie ČR právě k tomuto tématu, pokud o to bude zájem ☺. Snad jsem na nic nezapomněl a je tu obsaženo vše.

Přeji mnoho šťastných kilometrů a aby jste se vždy od zásahu vrátili v pořádku.

Bc. Michal Procházka, DiS.