



# TECHNOLOGIES & PROSPERITY

INFORMATIKA ■ KOMUNIKÁCIE ■ PODNIKANIE ■ INFORMATICS ■ COMMUNICATIONS ■ BUSINESS

- Rozhovory – Ivan Kúdela a Milan Anjel ■ ROSALINE 2009 – všetko o bezpečnosti v cestnej doprave, závery kongresu
- Kampane a projekty zamerané na bezpečnosť



**Bezpečnosť v cestnej  
doprave ako priorita!**  
Safety in Road  
Traffic as Priority!

**Prevenencia – „beh  
na dlhé trate“**  
Prevention –  
“Long-Distance Run”

**ROSALINE 2009  
Bratislava**

- Interviews with Ivan Kúdela and Milan Anjel
- ROSALINE 2009 – all about road safety in Bratislava, congress conclusions
- Campaigns and Projects Aimed at Road Safety



## Vážení čtenáři,



do rukou se Vám dostává zvláštní číslo našeho časopisu, které vychází u příležitosti mezinárodního kongresu ROSALINE 2009 Bratislava a jehož cílem je podpořit zájem o bezpečnost v silniční dopravě z pohledu širší odborné veřejnosti a médií.

Dosáhnout absolutní bezpečnosti není možné. Tak jako v medicíně, průmyslové výrobě a dalších odvětvích ani v dopravě absolutní bezpečnost neexistuje. Při každé lidské činnosti existuje riziko újmy na zdraví, naším společným cílem však je tato rizika minimalizovat.

Vyspělé technologie v dopravě aplikované v dopravních prostředcích i na infrastrukturu, propracované bezpečnostní standardy, provozní pravidla a profesionální přístup dokáží rizika významně eliminovat. Také proto patří letecká a železniční doprava k nejméně nebezpečným způsobům přepravy osob, zvířat a věcí.

Naproti tomu nebezpečnost silniční dopravy, díky své heterogenní povaze a individualismu, představuje „noční můru“ každého zodpovědného občana i politika. Ačkoliv se bezpečnost samotných vozidel průběžně vlivem technologií rychle a významně zlepšuje, lidský faktor společně s poddimenzovanou dopravní infrastrukturou dlouhodobě brání významnému snížení nebezpečnosti evropských silnic.

Za takové situace jsou diskuse odborné veřejnosti, aktivizace politických elit a médií, výměna zkušeností, inspirace jinými dopravními módy, implementace nových technologií, účinná represe i prevence nanejvýše aktuální tématy.

Roman Srp

## Dear readers,

This is a special edition of our magazine, released on the occasion of the international congress ROSALINE 2009 Bratislava and aimed at drawing attention of wider professional public and mass media to road safety topics.

It is not possible to achieve absolute safety. Like in medicine, manufacturing industry and other sectors, there is no absolute safety in transport sector either. Every human activity poses a risk of damage to health and it is our common objective to minimise such risks.

Advanced technologies in transport applied to means of transport and infrastructure, sophisticated security standards, traffic rules and professional approach can significantly eliminate the risks. This is also why air transport and railway transport belong to the least dangerous modes of transport of human passengers, animals and freight.

On the contrary, the road transport hazards resulting from heterogeneous nature and individualism of this mode of transport, are a “nightmare” of each responsible citizen and politician. Although the safety of vehicles themselves is improving thanks to technologies very quickly and significantly, the human factor together with insufficient capacity of traffic infrastructure hinders from any significant reduction of hazards of European roads in a long run.

Under such circumstances, discussions of professional public, activation of political elites and mass media, exchange of experience, inspiration with other transport modes, implementation of latest technologies, effective repression and prevention are the utmost topical issues.

Roman Srp

### ROZHOVOR

- 3 Bezpečnost v cestnej doprave ako priorita!
- 7 Prevencia - „beh na dlhé trate“

### REPORTÁŽ

- 11 ROSALINE 2009 – všetko o bezpečnosti v Bratislave

### ZÁVERY KONGRESU

- 13 Závěry kongresu ROSALINE 2009 Bratislava

### BECEP

- 15 Kampane a projekty zamerané na bezpečnosť cestnej premávky v SR

### BESIP

- 17 Kampaně a projekty zaměřené na bezpečnost silničního provozu v ČR

### PSYCHOLÓGIA

- 21 Sú billboardy tichými zabijákmi vodičov?

### INTERVIEW

- 5 Safety in Road Traffic as Priority!
- 9 Prevention - “Long-Distance Run”

### REPORTAGE

- 12 ROSALINE 2009 – all about safety in Bratislava

### CONGRESS CONCLUSIONS

- 14 Conclusions of ROSALINE 2009 Congress

### BECEP

- 16 Campaigns and Projects Aimed at Road Safety in SR

### BESIP

- 19 Campaigns and Projects Focused on Road Safety in Czech Republic

### PSYCHOLOGY

- 22 Are Billboards Silent Killers of Drivers?

TECHNOLOGIES & PROSPERITY, Ročník T&P / T&P Volume: XIV, Číslo / Issue: Zvláštní vydání ROSALINE 2009 Bratislava / ROSALINE 2009 Bratislava special edition, Vychádza / Published: 22/04/2009, Vydáva / Published by: WIRELESSCOM, s. r. o., Dělnická 12, 170 00 Praha 7, Czech Republic, IČ / Registration number: 63989115, info@tapmag.cz, Konateľ / Manager: Vratislav Pavlík, Redakcia / Editorial office: Ohradní 65, 140 00 Praha 4, CZ, tel.: +420 261 066 111, fax: +420 261 066 112, www.tapmag.cz, šéfredaktor / Editor-in-Chief: Roman Srp.

Zlom a reprodukcia / Make-up and reproduction: BB PARTNER s.r.o., Distribúcia / Distributed by: BB PARTNER s.r.o., Obálka / Coverpage: Artea Graphics. MK ČR E 13424 ISSN 1213-7162.

Autorské práva k časopisu vykonáva vydavateľ. Rukopisy nevyžiadané redakciou sa nevracajú. Za obsahovú správnosť vytlačených článkov zodpovedá autor. Redakcia si vyhradzuje právo na krátke a jazykové úpravy článkov a zaslaných príspevkov. Akékoľvek použitie časti alebo celku, najmä preberanie alebo rozširovanie zverejnených článkov, je možné iba so súhlasom vydavateľa. / Copyright to the magazine is conducted by the publisher. Unsolicited materials won't be returned. Authors are responsible for accuracy of printed articles. The editorial office reserves the right of editing articles and contribution. Any use, especially re-print, of part of or complete published materials is subject to the publisher's consent.

# Bezpečnosť v cestnej doprave ako priorita!

„Nie je nič vzácnejšie ako ľudský život. A preto je potrebné ho chrániť. V oblasti prevencie pristupujeme k novým projektom, ktorými chceme ľudí naučiť ako sa správať na cestách. Nie je dôležité len vidieť ale aj byť vidieť,“ hovorí v rozhovore pre T&P Ivan Kúdela, generálny riaditeľ sekcie cestnej dopravy a pozemných komunikácií Ministerstva dopravy pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky.

- **Slovenská republika má schválený vládny dokument Dopravná politika Slovenskej republiky do roku 2015. Ktoré aspekty prevzala Slovenská dopravná politika z Európskej dopravnej politiky, respektíve ktoré programové priority sú pre Slovensko v súčasnosti najviac inšpiratívne?**

Slovenské zákonodarné orgány sa snažia aproximovať platné smernice, ktoré boli schválené v rámci Európskej komisie a začíname sa približovať k právnym normám, ktoré sú totožné s európskou dopravnou politikou. Najviac inšpiratívne programové priority, ktoré chceme implementovať do Slovenskej dopravnej politiky, sa týkajú otázky zvyšovania bezpečnosti cestnej premávky, kde sme sa stali signatárom záväzku znížiť úmrtnosť na cestách do roku 2010 o 50% oproti roku 2002, kde bolo 610 usmrtených.

- **Hovoríme o záväzku vyplývajúcom z Bielej knihy - Európska dopravná politika do roku 2010: Čas rozhodnúť. Vo väčšine európskych krajín je tento záväzok veľmi ťažko dosiahnuteľný. Aký je váš názor čo sa týka Slovenskej republiky?**

Daný cieľ je veľmi ambicióznym aj v súvislosti s tým, že na Slovensku dochádza v poslednom období k zvyšovaniu intenzity dopravy, k zvyšovaniu počtu prihlásených vozidiel a bohužiaľ nie až k takému nárastu kvalitnej dopravnej infraštruktúry, ktorá by pôsobila v prospech tohto záujmu. A to sú aspekty, prečo daný cieľ budeme ťažko dosahovať. Robíme veľa aktivít v kooperácii s ostatnými rezortmi. Na Slovensku je zriadená Rada vlády pre bezpečnosť cestnej premávky (BECEP). Členovia rady sú aj štátni tajomníci z Ministerstva

vnútra, Ministerstva obrany, Ministerstva životného prostredia, Ministerstva zdravotníctva, Ministerstva financií, Ministerstva spravodlivosti, Ministerstva školstva a Ministerstva výstavby a regionálneho rozvoja. Rada vlády robí aktivity či už edukačné ale, aj represívne vo vzťahu k bezpečnosti cestnej premávky. Napríklad minulý rok sme prezentovali zaujímavú akciu pod názvom The Action. Bolo to emotívne predstavenie pre mladých ľudí vo veku 17 až 19 rokov, ktoré sa konalo v štyroch mestách. V rámci predstavenia vystúpili účastníci dopravných nehôd s fatálnymi následkami, záchranovia, policajti a nakoniec vystúpil muž na vozíku, ktorý takúto nehodu prežil.

- **Týmto sme sa dostali do oblasti prevencie a predchádzaniu dopravným nehodám. V súvislosti s prevenciou sa hovorí, že je veľmi nákladná. Hovorili ste o Rade vlády pre bezpečnosť cestnej premávky. Akým spôsobom je zaistené financovanie? Začiatkom roku 2009 boli isté problémy, podarilo sa ich prekonať i v období hospodárskej krízy? Aký je súčasný stav?**

Financovanie aktivít Rady vlády pre bezpečnosť cestnej premávky je v rámci kapitol vo vnútri jednotlivých ministerstiev. To znamená, že aktivity sú „rozbíjané“ do rôznych ministerstiev a každé ministerstvo si financuje svoju časť, ktorá mu prináleží. Čo sa týka finančných prostriedkov z rozpočtovej kapitoly Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií skutočne začiatkom roku boli problémy v súvislosti s hospodárskou krízou. Nemali sme schválený rozpočet na tieto aktivity. V súčasnosti sa podarilo zabezpečiť aspoň časť týchto financií.

- **Ktoré projekty zamerané na prevenciu sa chystáte podporiť?**

Máme ambíciu zamerať sa na mladých cyklistov. Ide o pomôcky, ktoré im budeme distribuovať prostredníctvom škôl a dopravných ihrísk. Po minuloročnej dobrej skúsenosti a pozitívnej spätnej väzbe chceme aj tento rok zabezpečiť dodávku reflexných pásov pre marginalizované skupiny. Následne prostredníctvom konferencie biskupov a farských úradov budeme distribuovať starým ľuďom tieto bezpečnostné reflexné prvky. Vychádzame z predpokladu, že starí ľudia navštevujú kostoly, preto sme zvolili



túto formu distribúcie. V súčasnosti sa chceme aj ďalej venovať projektu VAMOS, ide o hnutie dobrovoľníkov v pohybe. Termín ukončenia projektu je koniec júna. Tento projekt je spolufinancovaný z EU.

- **Ministerstvo dopravy ČR realizuje projekt Nemyslíš-zaplatíš. Uvažuje sa aj v Slovenskej republike nad podobným projektom?**

Uvažujeme o rôznych kampaniach, ale všetko je otázka peňazí. Rozpočet máme momentálne veľmi skresaný, takže nad podobným projektom neuvažujeme. V Českej republike majú naši kolegovia ďaleko väčšie finančné zdroje na financovanie podobných projektov než je tomu u nás.

- **Hovorili ste o globálnej ekonomickej kríze, ukazuje sa, že paradoxne môže mať pozitívny vplyv na bezpečnosť cestnej dopravy v súvislosti s tým, že klesá objem nákladnej dopravy čo prispieva k zlepšeniu plynulosti dopravy. Súhlasíte s takýmto tvrdením?**

Bezpečnosť cestnej dopravy súvisí s intenzitou. Je pravda, že „vďaka“ kríze intenzita dopravy klesá, kvôli zníženému dopytu po dopravných výkonoch. Ak porovnáme výkony v tomto roku za rovnaké obdobie minulého roka, došlo k zníženiu výkonov o 30%. Na základe tohto sa dá konštatovať, že hospodárska kríza má pozitívny dopad na bezpečnosť

cestnej premávky, nehodovosť a podobné parametre, ako aj úmrtnosť na cestách.

Podobný dopad môže mať aj zavedenie šrotovného, čo je relatívne úspešný projekt, ktorý súvisí s hospodárskou krízou, nakoľko obnova vozidlového parku tiež prispieva k zvýšeniu bezpečnosti.

Súhlasím s Vaším názorom. Výrazný podiel medzi šrotovanými mali vozidlá staršie ako 16 rokov, ktoré neboli vybavené bezpečnostnými prvkami, nemali deformácie zóny, ABS, airbagy. Výmena takýchto vozidiel má určite pozitívny dopad na bezpečnosť cestnej premávky.

Hovoríme hlavne o bezpečnosti a plynulosti v cestnej doprave. Ide o faktory, ktoré bezprostredne súvisia s rozvojom cestnej infraštruktúry na Slovensku. Väčšinou prebieha s miernym oneskorením vo vzťahu k rozvoju obchodu a služieb. Aký je aktuálny stav rozvoja dopravnej infraštruktúry na Slovensku a ak by ste mohli spomenúť významné infraštruktúrne projekty, ktoré budú mať pozitívny vplyv na bezpečnosť a plynulosť.

Budovanie dopravnej infraštruktúry je v súčasnosti prioritou slovenskej vlády. Ambíciou je do roku 2010 spojiť Bratislavu s Košicami dobudovaním diaľnice D1. Paralelne s tým dobudovať rýchlostnú komunikáciu Trnava – Banská Bystrica a prepojenie na Ružomberok na diaľnicu D1. To sú hlavné projekty. Okrem toho máme ambíciu budovať rýchlostnú komunikáciu R7 po Dunajskú Lužnú, rýchlostnú komunikáciu R4 cez Prešov, Košice smerom na Milhosť, D3 zo Žiliny smerom na Poľsko. Ambíciou je pomerne dosť a veľmi intenzívne na týchto prácach pokračujeme.

**■ Tieto projekty sú z väčšej časti financované z prostriedkov z európskych sociálnych fondov, ale je nevyhnutné aj financovanie zo štátneho rozpočtu.**

### V súvislosti s krízou je ohrozené financovanie týchto projektov?

Budovanie dopravnej infraštruktúry je prioritou Slovenskej vlády, ktorá vyčlenila na budovanie dostatočný objem finančných prostriedkov. Samozrejmosťou je aj spolufinancovanie prostredníctvom európskych fondov, pretože ako vieme, komunikácie sú pomerne náročné na investície. Slovenská vláda pristúpila na riešenie financovania dopravnej infraštruktúry aj formou projektov PPP-verejno-súkromného partnerstva. Momentálne máme schválené dva balíky takýchto projektov a na treťom sa pracuje. Jeden je zameraný na dobudovanie rýchlostnej komunikácie R1 a ďalšie dva sú zamerané na diaľnicu D1.

**■ Modernou súčasťou súčasnej dopravnej infraštruktúry sú inteligentné dopravné systémy, ktoré určitou mierou môžu prispieť k zvýšeniu bezpečnosti cestnej dopravy. Aký je stav IDS na Slovensku?**

Vláda rovnako pristúpila k budovaniu inteligentných dopravných systémov. Do inteligentných dopravných systémov spadajú mýto, eCall, riadenie dopravy v mestách, kamerové systémy, premenlivé dopravné značenie. Máme vytvorený ústredný poradný orgán, ktorý má svojho koordinátora (Slovenská správa ciest). Tejto problematike sa intenzívne venujeme.

**■ Keby ste mali zhodnotiť doterajšiu činnosť ministerstva za posledné roky a menovať najvýznamnejšie úspechy z hľadiska bezpečnosti a plynulosti cestnej prevádzky, ktoré by to boli?**

V minulom roku sa odvídal kus dobrej práce v oblasti edukácie v bezpečnosti

cestnej premávky prostredníctvom mnohých projektov a je ťažké z nich určiť práve jeden. Čo sa týka nehodovosti na komunikáciách priaznivo ju ovplyvnilo aj prijatie zákona č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a vyhlášky č. 9/2009. Podľa informácií z prezídia policajného zboru ide skôr o krátkodobý charakter zmeny tohto ukazovateľa. Minulý rok hodnotím pozitívne z toho titulu, že poklesla úmrtnosť na 558 usmrtených, poklesol počet nehôd, počet ľahko zranených, ťažko zranených. Jediný parameter, ktorý sa z tohto pozitívneho trendu vymyká, bol počet nehôd zavinených pod vplyvom alkoholu. Z týchto štatistík vyplýva, že je potrebné predovšetkým pôsobiť na tých najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky, ako sú chodci, cyklisti a deti. V rámci toho je potrebné venovať pozornosť v oblasti vzdelávania hlavne deťom v školskom a predškolskom veku, kedy sa u nich fixujú návyky na správanie sa.

**■ Kde cítite, že máte najväčšiu rezervu? Je to práve prevencia voči deťom a podobným cieľovým skupinám, alebo zabezpečenie financií pre dané projekty poprípade záväzky znížiť úmrtnosť na cestách plynúce z Bielej knihy?**

Ambicióznym cieľom z Bielej knihy je veľmi ťažko plniť. Mnohé európske krajiny budú mať s tým rovnako veľký problém. Zrejme bude potrebné prehodnotiť daný cieľ do dosiahnuteľných čísiel. Čo sa týka pôsobenia Rady vlády pre bezpečnosť cestnej premávky je ťažké povedať, čo je najdôležitejšie. Určite je veľmi dôležité vplývať na mladých, na deti, ktoré sa pohybujú po komunikáciách, mnohokrát zabudnú, že sú na cestách a tým, že sa hrajú a uniknú z bezpečného priestoru, spôsobia dopravnú nehodu. Práve preto treba venovať veľkú časť aktivít práve deťom. Samozrejme sa chceme venovať aj mladým ľuďom, ktorí chodia do baru na autách, chceme na nich apelovať, aby aspoň vodič vozidla nepožíval alkoholické nápoje.

Rovnako chceme pôsobiť na vodičov, aby boli ohľaduplní za volantom. V neposlednom rade označiť tých, ktorí aj vďaka svojmu veku nemajú také rýchle reakcie a pohybujú sa ako chodci po cestách, aby boli aspoň viditeľní. To sú aktivity, ktoré je nutné robiť neustále. Neustále hľadať nové metódy ako osloviť a motivovať ľudí k tomu, aby boli ohľaduplní, slušní voči sebe navzájom a považovali za dôležité nielen vidieť, ale aj byť videní.

**Ďakujeme za rozhovor.**

■  
Roman Srp  
Marta Dobrotková



# Safety in Road Traffic as Priority!

**“Nothing is more precious than human life. And that’s why it is important to protect it. In the field of prevention, we take up new projects using which we want to teach people how to behave on roads. It is not only important to see but also to be seen,” says in an interview for T&P Ivan Kúdela, general director of the department for road traffic and roads of the Ministry of Transport, Posts and Telecommunications of the Slovak Republic.**

■ **The Slovak Republic has an approved governmental document titled Traffic Policy of the Slovak Republic until 2015. Which aspects were taken over by the Slovak traffic policy from the European traffic policy, or which programme priorities are the most inspiring for Slovakia at the moment?**

The Slovak legislative bodies are trying to approximate the valid directives approved within the framework of the European Commission and with their legal norms they are getting more and more closer to the European traffic policy. The most inspiring programme priorities we want to implement into the Slovak traffic policy concern the issue of road safety enhancement, where we became the signatory to the obligation to push down the road-crash fatality rate by 50 % by 2010, as compared with the year 2002 with 610 fatalities.

■ **We are talking about the obligation resulting from the White Paper on European Traffic Policy by 2010: Time to Decide. In most European countries, this obligation is very difficult to achieve. What is your opinion as far as the Slovak Republic is concerned?**

The target is very ambitious, also with respect to the fact that in the last period Slovakia is experiencing soaring traffic intensity, a soaring number of registered vehicles, with unfortunately, the growth of high-quality traffic infrastructure lagging behind. And these are the aspects why the target will be hard to achieve. We are doing many activities in cooperation with other sectors. In Slovakia, the Governmental Council for Road Safety (BECEP) has been established. Members of the Council

are state secretaries from the Interior Ministry, Defence Ministry, Ministry for Environment, Health Ministry. The Council is conducting various activities, whether educational or repressive, in relation to road safety. Last year for example, we presented an interesting undertaking titled The Action. It was an emotive performance for young people aged 17-19, which took place in four cities. Within the framework of the performance, participants of road accidents with fatal consequences appeared, including rescue workers, police officers and, finally, a man on a wheelchair, having survived such an accident.

■ **This has brought us to the topic of road accidents prevention. This prevention is said to be very cost-demanding. You mentioned the Governmental Council for Road Safety. How are the required financial funds provided? In the early 2009, there were certain problems, are they managed to be overcome also in the period of the economic crisis? How does the current situation look like?**

The financial funds for the activities of the Governmental Council for Road Safety are provided from the budgetary chapters of particular ministries. This means that the relevant parts of the activities are allocated to various ministries and each ministry provides finance for its respective section. As far as the funding from the budgetary chapter of the Ministry for Transport, Posts and Communications is concerned, there were really problems in connection with the economic crisis early this year. We lacked approved budget for such activities. Now at least a part of such funds have been provided.

■ **Which projects focused on prevention do you intend to support?**

We have an ambition to concentrate on young cyclists. It concerns the requisites we want to distribute through schools and traffic playgrounds. Another project we want to deal with, we did it also last year and we want to continue it also at present, is to supply reflexive strips to marginalised groups. Subsequently, through a conference of bishops and vicarages we are going to distribute such security features to old people. We presume that old people visit churches, so we have chosen this form of



distribution. At present, we want to continue the project VAMOS, which is a voluntary undertaking, where the deadline of the project is the end of June. It needs co-financing.

■ **The Transport Ministry of the Czech Republic is implementing the project “You don't think - You Pay”. Is the Slovak Republic contemplating to undertake a similar project?**

We are considering various campaigns, but it is a question of money. Our budget is very limited at the moment, so we are not contemplating to undertake any similar project. In the Czech Republic, there is much more money for funding such projects than in our country.

■ **You mentioned the global economic crisis, it turns out that it can paradoxically have a positive impact on road safety in connection with the decrease in freight volumes, which contributes to smoother traffic. Do you agree with such statement?**

Road safety is connected with intensity. It is true that “thanks to” the crisis the intensity is going down, as a result of decreased demand for transport performance.

Comparing the performance of this year with those of the previous, we can see that the performance went down by 30 %. So we can deduce that the economic crisis has a positive impact on road safety, on the road accident rate and similar parameters such as road crash fatality rate.

A similar impact can result from the introduction of the car-scrapping subsidy, which is a relatively successful project, related to the economic crisis, because the renewal of the car fleet also contributes to safety enhancement.

I agree with your opinion. What significantly accounted for, were the vehicles older than 16 years, lacking the security features, deformation zones, ABS, airbags. The replacement of such vehicles has definitely a positive impact on road safety.

■ **We are talking about safety and smoothness of road traffic. These are the factors that are immediately connected with the development of road infrastructure in Slovakia. It mostly occurs with a mild delay after development of trade and services. What is the current state of traffic infrastructure in Slovakia and can you mention significant infrastructural projects that will have a positive impact on safety and smoothness of road traffic?**

The construction of transport infrastructure is a priority of the Slovak government at the moment. The ambition is by the year 2010 to connect Bratislava with Košice through finalisation of the D1 motorway. At the same time, to complete the construction of the expressway Trnava - Š Banská Bystrica and the link to Ružomberok to D1 motorway. These are the main projects. In addition, we have an ambition to build the expressway R7 up to Dunajská Lužná, the expressway R4 via Prešov, Košice in the direction to Milhošť, D3 from Žilina in the direction to Poland. The number of the ambitions is relatively high, and we are working on the topics very intensively.

■ **These projects are from the most part financed from the European social funds, but it is inevitable also to finance them from the state budget. Is the finance of such projects endangered in connection with the crisis?**

The construction of the transport infrastructure is a priority of the Slovak government, which has put aside a sufficient volume of financial funds for the construction. Of course, there is co-finance through the European funds for some activities,

because, as we know, roads are a relatively cost-demanding investment. The Slovak government took up solving the matter of finance for transport infrastructure by acceding to the projects PPP - public private partnerships. At the moment, there are two packages for such projects approved and another one is in process. One of them is focused on completion of the construction of the expressway R1 and the other two are focused on the D1 motorway.

■ **A modern part of the contemporary transport infrastructure are intelligent traffic systems, which to certain extent can contribute to road safety enhancement. What is the ITS state in Slovakia?**

The government took up building the intelligent traffic systems, too. The ITS include toll collection system, eCall, traffic control in cities, camera systems, variable traffic signs. We have established a central advisory body, which has its own coordinator (Slovak Road Administration). We are dealing with this topic intensively.

■ **If you should assess the activity of the Ministry for the last years and mention the most important achievements from the viewpoint of road safety and smoothness, what would you say?**

In the last year, we have achieved a lot in road safety education through many projects and it is hard to choose just one of them. As far as road accident rate is concerned, it was positively influenced by adoption of Act No. 8/2009 Coll. on Road Traffic and implementing regulation No. 9/2009. According to the information from the presidium of the Police Forces, the change in this indicator is rather short-term. Last year can be assessed positively thanks to the fact that the road-crash fatality rate dropped down to 558 killed, the number of road accidents, the number of lightly injured, the number of seriously injured dropped, too. The only parameter not following this positive trend was the number of the accidents caused by drunken driving. These statistics show that it is important in the first place to influence the most vulnerable participants of road traffic, who are pedestrians, cyclists and children. In this regard, it is necessary in the education to pay attention to schoolchildren, and pre-schoolchildren, namely at the age of fixation of their habits and conduct.

■ **Where do you feel is the biggest room for improvement of your work? Is this just the prevention in relation to children and similar target groups or the provision of finan-**



**ce for the given projects or commitments to push down the road-crash fatality rate as resulting from the White Paper?**

The ambitious objective resulting from the White Paper will be difficult to fulfil. Many European countries will have a big problem with it, too. It will obviously be necessary to review it and reset some feasible target figures. As far as the Governmental Council for Road Safety is concerned, it is hard to say what is the most important. It is certainly important to influence young people and children using roads, they often don't notice that they appear on roads at their play and cause a traffic accident. That's why it is necessary to dedicate a large part of the activities just to children. Of course, we want also to deal with young people going out to pubs in cars, we want to appeal to them that at least the driver should not drink alcohol.

We also want to make drivers not to be reckless. Last but not least, to mark those who due to their age don't have so fast reactions and use roads as pedestrians, to be at least visible. These are the activities that must be done permanently and it is necessary to look for new methods of how to approach and motivating people to respect each other and not the regard important that they can see but also that they can be seen.

**Thank you for the interview.**

■  
Roman Srp  
Marta Dobrotková

# Prevencia

## - „beh na dlhé trate“

V súčasnosti sa Slovensko v oblasti bezpečnosti cestnej premávky z pohľadu verejnosti viac zameriava na represiu než prevenciu. Je to ale skutočne tak? Ako sa vyvíjajú parametre, ktorými sa to hodnotí? O tomto i ďalších aspektoch bezpečnosti v cestnej doprave hovoril s T&P Milan Anjel, riaditeľ dopravnej polície SR.

### ■ Ako hodnotíte súčasný stav bezpečnosti na cestách a celkovo bezpečnosť cestnej premávky na Slovensku?

Stav bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky musíme hodnotiť z dvoch smerov: z hľadiska bezpečnosti a z hľadiska plynulosti cestnej premávky. Dôležitejším hľadiskom je bezpečnosť cestnej premávky, predovšetkým počet nehôd, ich následky, závažnosť a najdôležitejším ukazovateľom sú následky na zdraví – usmrtené osoby pri dopravných nehodách. Z tohto pohľadu je stav od januára 2008 pozitívny, má klesajúci trend čo sa týka počtu dopravných nehôd, ich následkov a počtu usmrtených. Minulý rok sme mali najlepší výsledok za posledných 18 rokov a v prvom štvrtroku 2009 pokračujeme v tomto pozitívnom trende.

### ■ Čím si pozitívny trend vysvetľujete?

Hlavné sprísnením sankcií a posudzovaním závažnejších priestupkov, a to sú v doprave predovšetkým dopravné nehody a prekročenie rýchlosti. Po analyzovaní príčin dopravných nehôd sme zistili, že jedna z troch najvýznamnejších príčin bolo práve prekročenie dovolenej rýchlosti čiže neprimeraná rýchlosť. Akcentovali sme to do

rozhodovania pri zistení týchto priestupkov následným sprísnením sankcií za priestupky prekročenia rýchlosti a väčší počet týchto priestupkov sme presunuli do správneho konania, pretože na rozdiel od blokového konania je možné uložiť zákaz činnosti, čo je možné pokladať za najúčinnnejší „liek“ na nedisciplinovanosť vodičov. Okolo 30% týchto priestupkov sa presunulo do správneho konania a boli uložené zákazy činnosti. Rovnaký krok sme vykonali pri nehodách, začiatok bol v roku 2007, ale výsledky sa začali ukazovať až v roku 2008.

### ■ Je možné kvantifikovať vplyv zníženia maximálnej povolenej rýchlosti z 60 km/h na 50 km/h ustanovené zákonom č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke?

Teoreticky je to možné vyhodnocovať. V zákone č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke sme zadefinovali pojem primeraná rýchlosť. Pojmy maximálna povolená rýchlosť a primeraná rýchlosť sú dve rozličné veci. Rozdiel uvediem na príklade. Vodič v meste môže ísť maximálnou povolenou rýchlosťou, čo je od 1.2.2009 50km/h, ale sú určité úseky, napr. zastávka MHD, kde táto rýchlosť je dovolená, ale nie je prime-



raná vzhľadom k tomu, že tam môže dôjsť k pohybu chodcov na komunikácii. Akcentujeme, aby rýchlosť bola primeraná, čo zabezpečí, že nedôjde k stretu vozidla s iným účastníkom cestnej premávky a k následnej kolízii.

### ■ Aké je porovnanie Slovenska s okolitými štátmi v oblasti bezpečnosti cestnej premávky?

Pri porovnaní rozhodujúcich ukazovateľov sa Slovensko nachádza v strede. Ale reálne je to veľmi ťažko porovnať, lebo každý štát má iné parametre na hodnotenie dopravných nehôd aj stavu dopravnobezpečnostnej situácie, lebo niektoré skutky, ktoré sú u nás priestupkom, sú v zahraničí trestným činom a naopak. Ale ak to stiahneme na stupeň motorizácie, počtu vodičov, počtu osobokilometrov, sme v priemere dobrý.

### ■ Keby ste mali menovať jednu krajinu, ktorú je možné porovnať so Slovenskom a mohla by byť pre Slovensko vzorom v oblasti bezpečnosti dopravy, ktorú by ste menovali a prečo?

Je to veľmi ťažké porovnávať a hľadať vzory. Napríklad v Holandsku dosahujú veľmi dobré výsledky na tejto úrovni, nakoľko tam vkladajú veľké finančné prostriedky do dopravy, dopravnej infraštruktúry. V otázke bezpečnosti je toto porovnanie veľmi náročné, nakoľko ako vieme, najnižšia nehodovosť je na diaľniciach a Slovensko má zhruba 340 km diaľnic a Holandsko má 3 600 km.

### ■ V posledných rokoch došlo na Slovensku k rozvoju priemyslu, obchodu a služieb. S tým súvisí nárast požiadaviek na cestnú dopravu. Akým spôsobom vnímate prejavenie týchto trendov v oblasti bezpečnosti?

Samozrejme, má to úzky vzťah. Tak, ako sme doteraz hovorili o bezpečnosti, teraz môžeme hovoriť o plynulosti cestnej premávky, ktorá závisí od vývoja na úseku cestnej infraštruktúry. Cestná infraštruktúra väčšinou zaostáva za potrebami cestnej



dopravy ako takej, a to nie je len problém Slovenska, ale aj iných krajín. Dopravné kapacity sú ďaleko vyššie, ako sú pozemné komunikácie schopné poskytnúť, čo má za následok vznik kongescií, zápch a z toho vznikajúcich druhotných aspektov cestnej dopravy. Vyvolávajú agresivitu vodičov, ktorí sa snažia dohnať stratený čas. Týmto sme sa opäť dostali k prekračovaniu rýchlostí, nesprávnemu predbiehaniu a dopravným nehodám a ich smrteľným následkom.

■ **V tejto súvislosti sa pozitívne, i keď nešťastne prejavuje dôsledok ekonomickej krízy, kedy klesá objem nákladnej prepravy. Takýto trend paradoxne pomáha v oblasti bezpečnosti. Súhlasíte s takýmto tvrdením?**

Áno, samozrejme to má súvis. My to ale zatiaľ v takej miere nepocitujeme. Z hľadiska analýzy možno povedať, že v miestach kde je najväčší ekonomický rozvoj, na Slovensku je to Bratislava, je najväčšia záťaž na prepravu a infraštruktúru. Vysoký ekonomický rozvoj má svoj negatívny dopad: znižovanie cestnej mestskej dopravy, zvyšovanie individuálnej dopravy, záťaž na životné prostredie. Nevyhovujúca infraštruktúra má vzťah na ekonomický rozvoj ako taký. Európska únia týmito zápchami stráca na hrubom domácom produkte 1,5 % čo predstavuje okolo 200 mld. € ročne. Takže to má väzbu aj na ekonomiku a ekonomika má väzbu na plynulosť a bezpečnosť.

■ **Jedným z protikrízových opatrení je zavedenie šrotovného, čo je na Slovensku veľmi úspešný projekt. Myslíte si, že od obnovy vozidlového parku možno očakávať vplyv na bezpečnosť dopravy?**

V súčasnosti je to možné posudzovať len v teoretickej rovine, pretože daný projekt prebiehal len nedávno a takéto aspekty sa posudzujú až po určitej dobe. Samozrejme má to prínos v tom, že na komunikáciách už nie sú v tak veľkej miere prevádzkované staršie vozidlá, kde ich technický stav nebol vyhovujúci. Ostali nám bezpečnejšie vozidlá. Má to skôr skrytú formu.

■ **Keď sme hovorili o bezpečnosti cestnej dopravy, zameriavali sme sa hlavne na represívnu činnosť polície a pozitívny vplyv tejto činnosti na bezpečnosť dopravy. Činnosť polície by však mala mať aj preventívny charakter. Aký význam prisudzujete prevencii?**

Prevencii prisudzujem mimoriadny význam. Uprednostňujem prevenciu pred represiou, bohužiaľ, vyžaduje si veľké finančné prostriedky, čo je v období svetovej ekonomickej krízy ťažko dosiahnuteľné. Z toho dôvodu pristupujeme k represii, ktorá je ale súčasť generovanej prevencie,



lebo sankcionovanie účastníkov cestnej premávky má vo svojej časti aj preventívny charakter, aby sa v budúcnosti snažil nespáchať daný dopravný priestupok. Verejnosť to vníma hlavne z represívnej strany a kritizuje nás, že sa len v malej miere zameriavame na prevenciu, ale ako som už povedal, prevencia si vyžaduje dostatočné množstvo finančných prostriedkov, no má veľmi široký záber od výchovy v školstve, prednáškach. Napríklad v Holandsku v priebehu ôsmich až deviatich rokov vkladali veľké finančné prostriedky do prevencie, kde bolo zahrnuté aj budovanie cestnej infraštruktúry. Až po deviatich rokoch sa prejavili výsledky prevencie v oblasti bezpečnosti cestnej premávky. Prevenciu možno prirovnať k „behu na dlhé trate“ za sústavného vkladania finančných prostriedkov, kde v prvej a druhej etape nie je možné vidieť výsledky, ktoré verejnosť očakáva okamžite. Krátkodobé riešenie poskytuje práve represia, ktorá ma tiež svoje mantinely, ktorých prekročenie už s represiou nie je možné.

■ **Nedávno sa v Bratislave uskutočnila konferencia ROSALINE 2009, ktorej ste sa osobne zúčastnili. Splnila konferencia Vaše očakávania a aký bol jej hlavný prínos?**

Konferencia splnila hlavnú myšlienku spojiť popredných odborníkov cestnej dopravy. Cestná doprava má veľmi široký záber od činnosti práce polície pri dohlade

nad bezpečnosťou cestnej premávky, projektovanie komunikácií, osadzovanie značiek, otázka dopravno-inžinierskeho úseku ako takého, hromadnej prepravy, otázka dopravnej psychológie, telematiky, inteligentných dopravných systémov. Záber je obrovský a mnoho súčastí navzájom spolupracuje na úseku cestnej dopravy.

■ **Keby ste mali z pozície riaditeľa dopravnej polície menovať jeden respektívne dva hlavné úspechy, ktoré sa Vám v posledných rokoch podarilo dosiahnuť, ktoré by to boli? Popríklad kde cítite, že polícia má ešte rezervy, ktoré by sa dali pokryť respektívne vylepšiť?**

Za najväčší úspech považujeme zníženie dopravnej nehodovosti a predovšetkým úmrtí osôb pri dopravných nehodách. V čom máme rezervy a čomu by sme mali venovať pozornosť je preventívno-výchovná činnosť. To sú medzníky, ktoré na úseku cestnej dopravy považujem z jednej strany za úspech a z druhej strany by sme túto činnosť mali viac rozvinúť aj napriek tomu, že požaduje určité finančné prostriedky. V rámci možností, ktoré máme, vidím cieľ do budúcnosti viac začať v tomto smere pracovať, v spolupráci s vedeckými inštitúciami spraviť prvý krok k tomu, čo je potrebné.

■ **Ďakujeme za rozhovor.**

Roman Srp  
Marta Dobrotková



# Prevention

## - “Long-Distance Run”

From the viewpoint of the public, the topic of the road safety in Slovakia seems to be tackled with rather with the focus on repression than prevention. Is this however really the case? How are the assessment parameters developed? This aspect and other ones of road safety were discussed with T&P by Milan Anjel, director of the traffic police of the Slovak Republic.

### ■ How do you assess the current state of safety on roads and the overall road traffic safety in Slovakia?

The state of safety and smoothness of road traffic must be seen from two sides; from the viewpoint of safety and from the viewpoint of smoothness of road traffic flow. What is paramount is road safety, especially accident rates, consequences of the accidents, and the most important indicator is permanent damage to health and death toll at traffic accidents. In this regard, the development from January 2008 is positive with the number of traffic accidents and death toll showing a decreasing trend. Last year, we recorded the best result for the past 18 years and in the first quarter 2009 we continue this positive trend.

### ■ How do you explain this positive trend?

In the first place, it can be explained by stricter enforcement and stricter approach to serious offences, including especially traffic accidents and speeding. After analysing the causes of traffic accidents we found out that one of the three most important causes were just exceeded speed limit or inadequate speed. We emphasised this fact in the decision-making at identification of such offences with subsequent stricter penalties for speeding offences, as a result of which a high number of such offences was deterred, because contrary to fine tickets it is possible to impose a ban on activity, which can be regarded as the most effective “medicine” for undisciplined drivers. About 30% of such offences were deterred and bans on activity were imposed. The same step was taken for accidents, the beginning was in 2007 but results started to be seen only in 2008.

### ■ Is it possible to quantify the influence of decrease of the speed limit from 60 km per hour to 50 km per hour as introduced by Act No. 8/2009 Coll. on Road Traffic?

Theoretically it is possible to assess it. In Act No.8/2009 Coll. on Road Traffic

we defined the term adequate speed. The terms speed limit and adequate speed are two different things. The difference can be demonstrated on an example. The driver in a city can go at the maximum permitted speed, which is 50 km per hour since 1 February 2009 but there are certain sections like a bus stop, where such speed is permitted but is not adequate with respect to the fact that pedestrians can step in the carriageway. We emphasise that the speed should be adequate, which will prevent from collision of the vehicle with another road traffic participant.

### ■ In terms of road safety, can you compare Slovakia with neighbouring countries?

At comparison of the crucial indicators, Slovakia is in the middle. But in fact, it is very hard to compare it, as every country has different parameters for assessment of traffic accidents and traffic safety situation, as some misconducts that we regard as offence are classified as a crime abroad and vice versa. But if we reduce our considerations to the motorisation rate, number of drivers, number of passenger kilometers, we can be rated as good on average.

### ■ If you should mention one country than can be compared with Slovakia and that can serve as an example for Slovakia in road safety, which country would it be and why?

It is very difficult to compare and to look for examples. For instance in Holland, they achieve very good results in this regard, because they invest a lot of money in traffic and traffic infrastructure. In terms of safety, this comparison is very complicated, because, as we know, the lowest rate of accidents is on motorways and Slovakia has about 340 km motorways and Holland has 3 600 km of them.

### ■ In the last years, Slovakia has experienced development of industry, commerce and services, resulting in higher demands on road traffic. How do you perceive the impact of the trends on road safety?

Of course it has a close relation. As we have discussed safety so far, now we can talk about smoothness of traffic flows, which depends on the development of road infrastructure. Road infrastructure mostly lag behind the needs of road traffic itself,





and this is not only problem of Slovakia, but also of other countries. Demands for traffic capacities are much higher than the existing roads are able to meet, which results in congestions and secondary aspects of road traffic. They trigger aggression of drivers, trying to make up for lost time. This brings us again back to the problem of speeding, inadequate overtaking and traffic accidents with death toll.

■ **In this connection, we can notice positive, though unfortunate, impacts of the economic crisis, namely a decrease in the freight transport volumes. Such trend is paradoxically beneficial to road safety. Do you agree with such statement?**

Yes, of course it is relevant. But we haven't perceived it to such extent yet. In terms of an analysis, it can be said that in the locations with the highest economic development, in Slovakia it is Bratislava, the traffic burden on infrastructure is the heaviest. The high economic development has its adverse impact; mass public city traffic is going down, individual traffic is going up, the burden on environment is enormous. Inadequate infrastructure is paralysing the economic development itself. The European Union is experiencing congestion-inflicted losses in GDP at the level of 1.5 %, which means about € 200 billion a year.

So it has a relation to the economy and the economy has a relation to the smoothness and safety.

■ **One of anti-crisis measures is the introduction of car-scrapping subvention, which is a very successful project in Slovakia. Do you think that renewal of car fleet can enhance traffic safety?**

At present, it can be assessed only at the theoretical level, as the particular project has been implemented only recently and such aspects use to be assessed only after a certain time. Of course, it is beneficial in the regard that in this way a lot of older vehicles with inadequate technical condition have disappeared from roads. Safer vehicles remain. It has rather a hidden form.

■ **When we discussed the road traffic safety, we focused mainly on repressive activity of the Police and positive impact thereof on traffic safety. However, the activity of the Police should have also a preventive character. What importance to you attribute to prevention?**

I regard prevention extremely important. I prefer prevention to repression, but it is unfortunately very cost-demanding, so in the period of the economic crisis it is hard

to achieve. For this reason, we introduce repression, which is, nevertheless, a part of generated prevention, because the enforcement has also a preventive character for the future. The general public perceive it mainly from the repressive side and are criticising us that we don't pay enough attention to prevention, but as I have already said, prevention is very cost-demanding. It has a very wide range, from education at schools, presentations in mass media, in public, on lectures. For instance Holland has invested very high financial funds in prevention, including construction of road infrastructure, for eight or nine years. After nine or ten years, results of the road safety prevention started to be seen. Prevention can be compared to a "long-distance run", with consistent investment of finance, while at the first and the second stage the results expected by the public immediately cannot be seen yet. A short-term solution provides just enforcement, which has also its limits that cannot be exceeded only with repression.

■ **Recently, Bratislava hosted the conference ROSALINE 2009 you personally took part in. Did the conference live up to your expectations and what was its main benefit?**

The conference fulfilled the main idea to connect the leading road traffic experts. Road traffic has a very wide range, from the Police enforcement, design of roads, deployment of traffic signs, the aspects of traffic engineering, mass transport, traffic psychology, telematics, ITS. The range is enormous and many components are interconnected.

■ **If you should mention, from the position of the director of Traffic Police, one or two main achievements of yours in the last years, which would they be? Or where do you feel is still a room for improvement in the work of the Police?**

We regard as the biggest achievement the decrease in traffic accident rates and mainly the decrease in death toll at traffic accidents. Where there is a room for improvement and what we should pay more attention to is preventive and educational activity. These are the road traffic milestones I regard, on the one hand, as a success and, on the other hand, we should develop this activity more, in despite of the fact that it is cost-demanding. Within the possibilities we have, I regard as an objective for the future to work harder on this issue and in cooperation with scientific institutions to take the first step to what is needed.

**Thank you for the interview.**

■  
Roman Srp  
Marta Dobrotková

# ROSALINE 2009

## – všetko o bezpečnosti v Bratislave



V dňoch 20. - 22. 4. 2009 sa v Bratislave uskutočnil medzinárodný kongres o bezpečnosti v cestnej doprave pod názvom ROSALINE (RoSaLiNE = Road Safety of Lives in Europe), ktorého cieľom bolo položiť základy medzinárodnej platformy pre efektívnu výmenu informácií a skúseností zo všetkých oblastí bezpečnosti cestnej dopravy so zameraním na strategické, legislatívne, regulačné, technologické, telematické, preventívne i represívne aspekty bezpečnosti dopravy a umožniť rozvoj synergických efektov medzi bezpečnosťou dopravy a jej ekonomikou a ekológiou.



Význam kongresu podčiarkla aj prijatá záštita predsedu vlády SR, ministra dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, prezidenta Policajného zboru SR ako aj predsedu výboru pre hosp. politiku Národnej rady SR. Medzinárodný rozmer kongresu potvrdila zase záštita policajného prezidenta ČR, gen. riaditeľa Hasičského a záchranného zboru ČR, ako aj výkonného riaditeľa ERTICO - ITS Europe.



Zo zahraničných hostí vystúpil zástupca Európskej komisie, DG Energy and Transport, Jean-Paul Repussard, s fínskymi skúsenosťami sa podelili Pasi Anteroinen, ktorý predstavil Fínsku centrálnu organizáciu pre bezpečnosť cestnej premávky Liikenneturva, a jeho kolegyňa z tej istej organizácie Laura Loikkanen, ktorá vystúpila s prednáškou o celoživotnom vzdelávaní v oblasti BECEP vo Fínsku.

O novom prístupe k bezpečnosti cestnej premávky v Portugalsku vo svojom príspevku hovoril Luís Miguel Pereira Farinha z Národného úradu pre bezpečnosť cestnej premávky.

O prieskume štatistiky dopravných nehôd v Poľsku prednášal prof. Jerzy Mikulski z Poľského združenia pre dopravnú telematiku.



Vo svojej sekcii Technológie na zvýšenie bezpečnosti vystúpil s prednáškou aj zástupca nemeckej organizácie DEKRA.

Česká republika mala na kongrese silné zastúpenie nielen v podobe samotných organizátorov, zástupcov spoločnosti Združenie pre dopravnú telematiku (SDT), zástupcov Policajného prezídia ČR plk. Leoša Tržila a pplk. Jozefa Tesaříka, zástupcov oddelenia BECEP českého ministerstva dopravy, ale aj niekoľkých prednášateľov z Centra dopravného výzkumu Brno a KPM CONSULT.

Bohaté zastúpenie mala aj Žilinská univerzita, ktorej zástupcovia prof. Ing. Jozef Gnáp, PhD., prof. Ing. Tatiana Čorejová, PhD., prof. Ing. Alica Kalašová, PhD., prof. Ing. Gustáv Kasanický, CSc. a ďalší mali nielen pripravené odborné prednášky, ale boli aj členmi vedeckého výboru kongresu.



Združenie ČESMAD Slovakia, ktoré bolo hlavným sponzorom kongresu, zastupoval generálny tajomník Ing. Pavol Reich, ktorý tu vystúpil s prednáškou Plynulosť a bezpečnosť cestnej premávky z pohľadu cestnej nákladnej dopravy.

Tematicky bol kongres rozdelený počas jednotlivých dní na konkrétne okruhy.

Prvý deň dopoludnia, po slávnostnom otvorení a príhovoroch popredných slovenských a zahraničných osobností, sa otvorila séria prednášok v sekcii Stratégia, legislatíva a politika, popoludní to bol tematický okruh Edukácia a prevencia.

Na druhý deň postupne odzneli prednášky v sekciiach Dodržiavanie pravidiel

bezpečnosti, Veda a výskum a Cestná infraštruktúra a bezpečnosť, a posledný deň rokovania kongresu bol venovaný tematickému okruhu Technológie na zvýšenie bezpečnosti.

Po odprednášaní prednášok v každej sekcii moderátor príslušnej sekcie otvoril diskusiu, v ktorej účastníci aktívne participovali na kongrese podnetnými myšlienkami a informáciami.

Na záver rokovania predniesol hlavný moderátor a zástupca Združenia pre dopravnú telematiku (SDT) Ing. Roman Srp Závery kongresu ROSALINE 2009 navrhnuté vedeckým výborom kongresu, ktoré predtým dostali všetci účastníci, aby ich mohli doplniť o prípadné ďalšie podnety, čo sa aj stalo. Takto doplnené závery budú po zapracovaní vedeckou radou predložené na najvyššie štátne orgány a inštitúcie, do kompetencie ktorých patrí bezpečnosť cestnej dopravy, ako podnetný dokument na riešenie danej problematiky a zlepšenie situácie v oblasti bezpečnosti na cestách.

Na úplný záver poďakoval za aktívnu účasť všetkým účastníkom kongresu generálny riaditeľ Prezídia Policajného zboru SR plk. JUDr. Milan Anjel, ktorý zhodnotil celý kongres ako vysoko prínosné a užitočné podujatie, ktoré by malo vo svojej novozaloženej tradícii nepochybne pokračovať. Vyjadril presvedčenie, že pre kompetentné orgány budú závery rokovania inšpirujúce a že sa nájde dostatok finančných zdrojov, ktoré sú veľmi dôležité pre splnenie mnohých kritérií na zlepšenie účinnosti a synergie medzi všetkými zložkami podieľajúcimi sa na fenoméne zvanom cestná doprava a jej bezpečnosť, a to dopravné inžinierstvo, dopravná infraštruktúra, dopravná telematika, dopravná technika, príslušná legislatíva a v neposlednom rade aj výchova a prevencia.

Miriám Pokorná  
Jana Pekárová

# ROSALINE 2009

## – all about safety in Bratislava



**Between 20th and 24th April, the RoSaLiNE (= Road Safety of Lives in Europe) international congress on road traffic safety took place in Bratislava. Its goal was to lay down the corner stones of the international platform for effective Exchange of information and experience from all areas of road safety, with focus on strategic, legislation, regulation, technology, telematic, preventive as well as repressive aspects of traffic safety and enabling development of synergic effects between traffic safety and its economy and ecology.**

The importance of the Congress was underlined by the auspices of the Prime Minister of the Slovak Republic, the Head of the Ministry of Transport, Posts and Telecommunications of the Slovak Republic, the President of the Police Forces of the Slovak Republic as well as the Head of the National Council's Committee for Economic Policy. The international character was supported by the auspice of the President of the Police Forces of the Czech Republic, Director General of the Firefighting and Rescue Forces of the Czech Republic and the CEO of ERTICO – ITS Europe.



A speech was given by the representative of the European Commission's DG Transport and Energy, Jean-Paul Repussard; the Finnish experience was presented by Pasi Anteroinen who introduced Liikenneturva, the Finnish central organisation for the safety in road transport, and his colleague Laura Loikkanen from the same organisation who gave a speech about lifetime education in the area of road transport safety in Finland.

The new approach to the road safety in Portugal was presented by Luis Miguel Pereira Farinha of the National Bureau for the Road Traffic Safety. Prof. Jerzy Mikulski of the Polish Association for Transport Telematics presented the survey of the statistics of traffic accidents in Poland.

The representative of the German DEKRA organisation presented his work in the "Technologies supporting increasing the safety" section. The Czech Republic was strongly represented at the Congress not only as organisers – representatives of the Association



for Transport Telematics, Col. Leos Trzil and Lt.Col. Josef Tesarik of the Police Forces of the Czech Republic and the representatives of the road safety department of the Czech Ministry of Transport – but also as speakers from the part of the Centre for Transport Research Brno and KPM CONSULT.

Several lecturers from the University of Zilina attended the event; prof. Jozef Gnáp, prof. Corejova, prof. Kalasova, prof. Kasanicky and others gave their presentations and actively participated in the scientific committee of the Congress.

The CESMAD Association Slovakia, the main sponsor of the Congress, was represented by the Secretary General Mr. Pavol Reich who gave his presentation about "Fluent and Safe Road Traffic from the Freight Transport point-of-view".

Thematically, the Congress was split into separate sections focused on individual topical issues during each day.

The first day morning, after ceremonial opening and the speeches of prominent Slovak and foreign individuals, was dedicated to the topic of "Strategy, legislation and policy", while the



series of lectures focused on "Education and Prevention" took place in the afternoon.

The second day was dedicated to the lectures concerning "Maintaining Safety Rules", "Science and Research" and "Road Infrastructure and Safety" and the last day was fully in the sign of the "Technologies supporting increasing the safety" topic.

Each series of lectures on the particular topic was accompanied with a discussion forum, where the participants came up with their ideas and information. At the end of the Congress discussions, the leading moderator and representative of the Association of Transport Telematics Mr. Roman Srp summed up the conclusions of the Congress, as proposed by the scientific committee of the congress and as distributed to the Congress participants in writing before, for potential comments. The conclusions supplemented with such comments will be processed by the scientific committee of the Congress and delivered to the top governmental agencies and institutions in charge of road safety, as a useful document for solving the given problems and improving the situation in the area of safety on roads.



The very end of the Congress was marked by thankful speech of the Director General of the Presidium of the Police Forces of the Slovak Republic Col. Milan Anjel, in which the active participation of the attendees was appreciated. The Congress was also deemed as very useful and beneficial event, which should doubtlessly carry on the newly established tradition. Mr. Anjel was convinced that the conclusions of the Congress would be inspirational to the responsible authorities and that sufficient financial resources would be found to meet many of the criteria for the improvement of effectiveness and synergy between all components of the phenomenon called road traffic and its safety, namely traffic engineering, transport infrastructure, transport telematics, transport technology, relevant legislation and last but not least education and prevention.

Miriam Pokorná  
Jana Pekárová

# Závery kongresu ROSALINE 2009 Bratislava



1. Rozvoj sídiel a priemyselných parkov z hľadiska obslužnosti a dosažitelnosti miestnych a účelových komunikácií. Úloha dopravného inžinierstva pri plánovaní. Správne rozmiestnenie základných funkcií miest (bydlisko, pracovisko, kultúrne a obchodné aktivity).

**Záver I:** Účastníci kongresu požadujú formou úpravy zákonov posilnenie úlohy dopravného inžinierstva pri plánovaní dopravnej infraštruktúry a sprísnenie schvaľovacích procesov.

**Záver II:** Účastníci kongresu požadujú klásť zásadný dôraz na aplikáciu najnovších bezpečnostných prvkov, dopravného značenia, použitia bezpečnostných stĺpov apod.

**Záver III:** Tiež požadujú úpravu legislatívy tak, aby zodpovednosť za časté a závažné dopravné nehody, ktoré sú tiež zapríčinené zlou dopravnou infraštruktúrou (aplikácia bezpečnostných auditov), neprehľadne navrhnutými križovatkami, výjazdmi atď., bola jednoduchšie vymožitelná od správcov infraštruktúry.

**Záver IV:** Využitie európskych fondov a verejných prostriedkov na financovanie v oblasti mestskej dopravy by malo byť podmienené existenciou aktuálnej územnej a dopravnoinžinierskej dokumentácie v mestách (na základe Akčného plánu Mobilita v mestách, ktorú schválil Výbor pre dopravu Európskeho parlamentu).

2. Problém: potreba legislatívnych zmien v oblasti schvaľovania a určovania dopravného značenia a ostatných stavieb umiestňovaných v bezprostrednej blízkosti komunikácií (bilbordy, oplotenie, prekážky zamedzujúce dostatočný rozhľad) cestným správny orgánom z hľadiska rýchlosti a efektívnosti správneho konania.

**Záver I:** určiť jeden správny orgán na schvaľovanie dopravného značenia a gestorstvo orgánu štátnej správy (ministerstvo).

**Záver II:** účastníci konferencie apelujú na vyššiu pozornosť venovanú rýchlosti, efektívnosti a pravidelnej kontrole správnosti určovania dopravného značenia.

3. Problematika vzdelávania vodičov pre prax a zvýšenie bezpečnosti na cestách.

**Záver I:** Účastníci kongresu apelujú na prísne dodržiavanie pravidelného preškoľovania vodičov z povolania – v zmysle zákona č.280/2006 Z.z. – odporúča sa ustanoviť zodpovednosť a prijať sankcie pre nedodržanie lehôt aj pre dopravcov. Zároveň je po-



trebné vypracovať legislatívny návrh na zabezpečenie pravidelného preškoľovania aj vodičov neprofesionálov.

**Záver II:** Kongres navrhuje vypracovať a zabezpečiť realizáciu vzdelávacej koncepcie vo forme celoživotného vzdelávania určitého najmä pre pedagógov a základné riadiace pozície v autodoprave, dopravnej logistike, technických obslužných činnostiach a kontrolných činnostiach v autodoprave ako základného predpokladu pre zlepšenie dopravného-bezpečnostného prostredia.

4. Problém: aktívna a pasívna ochrana účastníkov cestnej premávky z hľadiska inovatívnych technológií v konštrukcii automobilov.

**Záver I:** účastníci kongresu požadujú prijatie nových druhov technických kontrol vozidiel, a to po závažnej dopravnej nehode, a skrátenie intervalu technických kontrol starších vozidiel.

**Záver II:** účastníci kongresu požadujú sprísnenie požiadaviek na subjekty, ktoré vykonávajú pravidelné kalibrácie prístrojov a zariadení, ktoré sa používajú v STK tak, aby bola zaručená objektívnosť hodnotenia.

Účastníci kongresu navrhujú vytvoriť komisiu, ktorá bude navrhovať legislatívne zmeny v oblasti požiadaviek na technické parametre, ktoré v súčasnosti nie sú overované.

5. Prevencia v cestnej doprave.

**Záver:** účastníci kongresu požadujú vypracovanie dopravného-bezpečnostnej stratégie bezpečnosti v cestnej doprave, ktorá postihne všetky vekové skupiny obyvateľstva Slovenskej republiky a do ktorej sa zapoja všetky relevantné štátne a neštátne orgány a organizácie.

6. Úloha a význam Rady vlády pre bezpečnosť cestnej premávky (BECEP) v koncepcii bezpečnosti cestnej dopravy na Slovensku.

**Záver I:** účastníci kongresu požadujú zmenu statusu – posilnenie úlohy, kompetencií a vyčlenenie zvláštnej rozpočtovej kapitoly pre BECEP.

**Záver II:** účastníci kongresu odporúčajú vypracovať návrh osobitného zákona o bezpečnosti a prevencii v cestnej doprave.

7. Zosúladienie pravidiel pre obmedzenie jazdy niektorých druhov vozidiel (víkendy, sviatky, ...) medzi jednotlivými krajinami EÚ.

# Conclusions of ROSALINE 2009 Congress

1. The development of residential and industrial estates in terms of traffic attendance and accessibility of local and special-purpose roads. The role of traffic engineering in planning process. The correct arrangement of the basic functions of cities and towns (residential area, office and business area, leisure and shopping centres).

**Conclusion I:** The congress participants demand that by means of amendments of laws the role of traffic engineering in traffic infrastructure planning should become stronger and approval processes stricter.

**Conclusion II:** The congress participants demand that an essential emphasize should be placed on application of the latest safety features, traffic signs, safety poles etc.

**Conclusion III:** They also demand amendments of laws so that the responsibility for frequent and serious traffic accidents caused by bad traffic infrastructure (application of safety audits), confusingly designed crossroads, exits etc., could be simply enforced from infrastructure administrators.

**Conclusion IV:** Use of EU funds and public finance to the benefit of city traffic should be preconditioned by existence of up-to-date traffic engineering documentation in cities (based on the action plan called Mobility in Cities, approved by the Transport Committee of the European Parliament).

2. Problem: needs for legislative changes in the process of approvals and determination of traffic signs and other structures situated in immediate proximity of roads (billboards, fences, obstacles blocking sufficient view) from the part of the road administrative authority with respect to flexibility and efficiency of the action needed.

**Conclusion I:** to designate a single appropriate authority for traffic signs approvals and sponsorship from the part of the state administrative authorities (ministry).



**Conclusion II:** the congress participants appeal that more attention should be paid to flexibility, efficiency and regular checks of adequate traffic signs determination.

3. Topic of education of drivers for practice and enhancement of road safety.

**Conclusion I:** the congress participants appeal that it should be checked whether professional drivers undergo regular trainings in the sense of Act No.280/2006 Coll. – and recommended to establish responsibility of and apply sanctions for non-adherence to the terms also to carriers. At the same time, it is necessary to draft a bill requiring regular trainings also from non-professional drivers.

**Conclusion II:** the congress proposes to draft and implement an educational conception in the form of lifelong education intended especially for teachers and basic managerial positions in automotive transport sector, traffic logistics, technical service and control activities in automotive transport as a basic precondition for improvement of traffic safety environment.

4. Problem: active and passive protection of road traffic participants in terms of innovative car construction technologies.

**Conclusion I:** the congress participants demand to apply additional technical inspections of vehicles, namely after serious traffic accidents, and to shorten the interval of periodic technical inspections of older vehicles.

**Conclusion II:** the congress participants demand to apply stricter requirements to providers of regular calibrations of devices and equipment used in Technical Inspection Centres, in order to guarantee objectivity of assessments.

The congress participants propose to set up a commission to come up with new bills concerning requirements for the technical parameters that aren't currently checked.

5. Prevention in road traffic.

**Conclusion:** the congress participants demand elaboration of a traffic strategy of road safety applicable to all age groups of population of the Slovak Republic and involving all relevant state and private authorities and organisations.

6. The role and significance of the Governmental Council for Road Safety (BECEP) in the conception of road safety in Slovakia.

**Conclusion I:** the congress participants demand that the status should be changed – that the role and competencies of BECEP should be stronger and a special chapter in the budget should be reserved for BECEP.

**Conclusion II:** the congress participants recommend to elaborate a draft of a special Act on Safety and Prevention in Road Traffic.

7. Harmonisation of the rules for restriction of rides of some types of vehicles (weekends, public holidays, ...) among particular EU Member States.

# Kampane a projekty zamerané na bezpečnosť cestnej premávky v SR

**Začiatky jednotnej a cielenej propagácie Rady vlády SR pre BECEP neboli ľahké. Médiá sa problematikou BECEP zaoberali viac-menej živelne, prevládali v nich efekt „mať tutovku“ – priniesť na obrazovku, do éteru resp. do tlače senzáciu.**

Pozitívny zlom v chápaní spoločného postupu pri propagácii BECEPu ako celku, teda aj Rady vlády SR pre bezpečnosť cestnej premávky, ktorú tvoria zástupcovia deviatich ministerstiev, nastal v roku 2006. Nové spoločné logo a slogan „BECEP - cesta pre život“ sa začali dostávať do verejného povedomia predovšetkým cez médiá vďaka aktivitám oddelenia BECEP na MDPT SR, koordinátora činností Rady, cez tlačové besedy, umiestňovanie loga do odborných článkov, relácií, cez prezentácie na konferenciách a seminároch.

Propagačné akcie a informačné kampane môžu mať rôznu formu a podobu. Pri ich realizácii musí byť určený jasný cieľ kampane a cieľová skupina, na ktorú je kampaň orientovaná. Musí byť však vykonaná aj finančná či len morálna možnosť podpory. Odborná skupina pre propagáciu v médiách pri RV SR pre BECEP sa pre naplnenie tohto cieľa riadi základnou myšlienkou, že „BECEP je cesta pre život, smerom ku kvalitnému životu, cesta moderného životného štýlu, bez vekového obmedzenia“.

Pod vplyvom tohto zámeru vznikali väčšie projekty, ktoré boli zacielené na viditeľnosť chodcov v cestnej premávke, na bezpečnú jazdu bez alkoholu za volantom, na zodpovednosť účastníkov cestnej premávky za seba i za spolujazdcov a pod. Do médií, najmä rozhlasového a televízneho vysielania, či cez bilbordy

a bigbordy sa dostávali k verejnosti potrebné informácie o prevencii BECEPu.

Oddelenie BECEP na MDPT SR sa v ostatných dvoch rokoch stalo doslova hnacím motorom pre propagáciu bezpečnosti cestnej premávky na Slovensku. Má dobre podchytené odborné i mediálne kontakty. Menežovaním a realizáciou I. svetového týždňa BECEP a rovnako aj realizáciou II. európskeho týždňa pre BECEP na Slovensku sa táto problematika intenzívnejšie dostáva medzi verejnosť v pozitívnom vnímaní, najmä v súvislosti s ochranou zdravia a potreby predchádzať tragédiám na cestách.

Roky 2007 a 2008 naštartovali aktivity Rady v problematike BECEP na Slovensku cestou väčších spoločných kampaní najmä ministerstva dopravy, ministerstva vnútra, ministerstva zdravotníctva a ministerstva školstva. V médiách dostalo priestor nielen spravodajstvo, ale propagáciou BECEPu sa zaoberali aj ďalšie odborné relácie. Napr. televízie, rozhlasové stanice, tlačové agentúry, noviny i časopisy zareagovali na potrebu šírenia osvetly o dôležitosti zákonitostí bezpečnosti cestnej premávky odvysielaním populárno-náučných spotov, rozhovorov, besied atď.

S podporou šírenia pravidiel BECEP sme sa stretli v predškolských, školských i záujmových zariadeniach apod.

Realizované boli napríklad projekty: „Vidieť a byť videný“, „Vidíš ma!“, „Balíček pre prváčikov“ – predstavitelia MDPT SR uskutočnili besedy v školách, žiakom boli rozdane náučné letáky a reflexné pomôcky, na cestách túto aktivitu robili najmä pre cyklistov a chodcov predstavitelia MV SR a PPZ. Policajti pripravili akcie „Anjel na cestách“ a „Jablko a ci-

trón“, ministerstvo zdravotníctva vydalo „Nálepku prvej pomoci“.

Na TV JOJ, TV Markíza, TA3 a STV bola odvysielaná mediálna kampaň „ABY DETI NEZOMIERALI“ - spot Batman bol zameraný na používanie bezpečnostných pásov a zadržiavacích zariadení ešte pred účinnosťou nového nariadenia vlády SR č. 554 o detských autosedačkách.

Počas začiatku letnej turistickej sezóny 2007 (prvé dva júlové týždne) bola po celom Slovensku realizovaná mediálna megakampaň „DON'T DRINK and DRIVE“, zameraná na nezmyselnosť vedenia vozidla pod vplyvom alkoholu. Kampaň realizovalo MDPT SR v spolupráci s a.s. Pivovary Topvar. Odznela v televíznych spotoch, na bigboardoch, v tlačných aj elektronických médiách a na viacerých webových stránkach.

V roku 2008 boli realizované tri veľké mediálne kampane. „Pripútaj sa k životu!“ realizovalo MDPT SR spolu s MV SR a zameraná bola na používanie bezpečnostných pásov a detských zadržiavacích zariadení. „The Action“ bola kampaň pre mladých začínajúcich vodičov. Bola to interaktívna divadelná šou, ktorá dala všetkým, nielen najmä mladým vodičom, možnosť spoznať tragédiu jedného krátkeho okamihu, v ktorom sa môže zmeniť ďalší život človeka. Úspešná bola aj kampaň „SMS promile“. Tento projekt bol realizovaný v diskokluboch a mladých mal viesť k zodpovednosti za konzumáciu alkoholu, ktorá sa nezlučuje so šoférom. Prostredníctvom SMS si mohli overiť, kedy opäť budú môcť sadnúť za volant bez zbytkového alkoholu v krvi. O ďalšiu realizáciu kampane SMS promile prejavili záujem aj ďalšie štáty EÚ.

Štatistika nehodovosti je takmer každý deň „prvou“ témou v hlavných správach masmédií. Vývoj poukazuje na to, že najväčšia zodpovednosť je na človeku – na ľudskom faktore. Preto treba neustále rozširovať poznanie verejnosti už od malička a viac zdôrazňovať prevenciu pred represiou.

Tieto fakty sa premietajú aj do činnosti Rady vlády SR pre BECEP, ktorej mottom je: „Ak sa nám našou snahou podarí zachrániť čo i len jediný ľudský život, naša práca má zmysel“.

Tatjana Kelcová



# Campaigns and Projects Aimed at Road Safety in SR

**The beginnings of the united and targeted promotion by the Governmental Council of the SR for Road Safety were not easy. Mass media dealt with the topic of road safety more or less spontaneously, with the prevailing effect "to come up with a hit" – to appear on the screen on air or in press with a sensation.**

A positive break in undertaking a united conception of the road safety promotion, i.e. approaching it in its entirety, i.e. also within the framework Governmental Council of SR for Road Safety, consisting of representatives of nine ministries, didn't occur until 2006. The new joint logo and slogan "Road Safety - Way for Life" started to enhance the general awareness mainly through mass media thanks to the activities of the road safety department of the Transport Ministry of the SR, coordinator of the Council's activity, through press conferences, by putting up the logo in expert articles, broadcasting, presentations at conferences and seminars.

Promotional events and informational campaigns can have a various form and appearance. They need determining the clear objective and target group of the campaign and consulting the financial or only moral support. The expert group for promotion in mass media at the Road Safety Governmental Council of the SR follows the main idea for fulfilment of this objective, namely that the "road safety is the option for life, the way to a high-quality life, the way to a modern lifestyle, without age limits".

This intention triggered major projects aimed at visibility of pedestrians in road traffic, safe driving without alcohol behind the wheel, at responsibility of road traffic participants for themselves and for passengers etc. The necessary information about prevention in road traffic safety was delivered to the general public through mass media, especially radio and TV broadcasting or through billboards and bigboards.

In the next two years, the road safety department at the Transport Ministry of the SR became literally a driving force for promotion of road safety in Slovakia.

It also established expert and mass media contacts. By organising and holding the First European Road Safety Week and also the Second European Road Safety Week in Slovakia, this topic enhanced the general awareness and positive perception, especially in connection with protection of health and the need to prevent from tragedies on roads.

In 2007 and 2008, the Council's activities aimed at road traffic safety in Slovakia became more and more intensive, with major joint campaigns organised especially by Transport Ministry, Interior Ministry, Health Ministry and Ministry of Education. In mass media, room for the promotion was provided not only in current affair programmes, but this topic was discussed in other programmes, too. For example, television, radio stations, press agencies, newspaper and magazines responded to the need to propagate the public awareness of the importance of road traffic safety principles by broadcasting popular-educational spots, interviews, chat shows etc.

In order to propagate the road safety rules, we held meetings at preschool facilities, schools and leisure centres etc.

The undertakings included the projects "To See And To Be Seen", "You Can See Me!", "Package for First Grade Pupils", with the representatives of the Transport Ministry of the SR holding meetings at schools, pupils given out educational leaflets and reflexive strips. On the roads, this activity was targeted especially at cyclists and pedestrians and was performed by the representatives of the Interior Ministry of the SR and presidium of Police Forces. Police organised the undertakings "Angel on Roads" and "Apple and Lemon", the Health Ministry issued the "First-Aid Stickers".

On TV JOJ, TV Markíza, TA3 and STV the mass media campaign SO THAT CHILDREN DO NOT DIE ! was broadcast, - with the spot Batman, aimed at use of seat belts and restraint systems, broadcast already before effectiveness of the new governmental decree of the SR Nr. 554 on child car seats.

Early in the summer touristic season 2007 (first two July weeks) all over Slovakia, the mass media campaign DON'T

DRINK and DRIVE was undertaken, deterring from driving under influence of alcohol. The campaign was organised by the Transport Ministry of the SR in association with the joint-stock company Pivovary Topvar. The message was broadcast through TV spots, displayed on bigboards, published in press and electronic media and in a lot of websites.

In 2008, three large mass media campaigns were undertaken. "Fasten to Life!" organised by the Transport Ministry of the SR together with the Interior Ministry and was focused on use of seat belts and child restraint systems. "The Action" was a campaign targeted at beginning drivers. It was an interactive theatre show, which provided all people, not only young drivers, with the opportunity to experience the tragedy of a single short moment that can change the rest of their life. Success was also the campaign "SMS Promise". This project was undertaken in disco clubs and was supposed to lead young people to responsibility for alcohol consumption in connection with driving. Through an SMS they could check out when they can sit down behind the wheel without residual alcohol in their blood. Other EU countries expressed interest in this SMS campaign, too.

The traffic accidents statistics is nearly every day "the topic number one" in the mass media news headlines. The development indicates that the most responsibility lies on a man - on the human factor. Therefore it is necessary to keep enhancing the general public's awareness already from the earliest age, with prevalence of prevention over repression.

These facts are reflected also in the activity of the Road Safety Governmental Council of the SR, the main motto of which is: "If our efforts succeeds to save either a single human life, then our work has a sense".



# Kampaně a projekty zaměřené na bezpečnost silničního provozu v ČR

Jednou z mediálních forem komunikace v oblasti bezpečnosti silničního provozu jsou dopravně bezpečnostní kampaně a projekty zaměřené na mladé začínající řidiče, kteří představují vysoce rizikovou skupinu v silničním provozu. V rámci mezinárodní diskuse, zda má být komunikace kampaní prováděna humornou formou nebo drsným způsobem, se Česká republika vydala tou druhou cestou.



Multimediální show The Action, která v letošním roce zahájila 5. sezonu, patří k nejuspěšnějším projektům v oblasti bezpečnosti silničního provozu v České republice a je velmi pozitivně přijímána mladými začínajícími řidiči na středních školách.

Cílem projektu, který je v obdobné formě realizován i v dalších zemích Evropy a byl převzat od holandského Institutu pro dopravní bezpečnost (The Institut for Traffic Care, ITC), je prevence užívání alkoholu před řízením motorových vozidel, zejména ve vazbě na víkendovou návštěvu diskoték a nočních klubů a barů. Dále je kladen důraz na používání bezpečnostních pásů a na boj proti rychlé a agresivní jízdě.

## STŘET S REALITOU

V České republice jde o první projekt, který na poli prevence pracuje s přesně definovanou cílovou skupinou a používá při tom moderní komunikační prostředky srozumitelné teenagerům a mladým lidem. Bezstarostný svět, který mladí znají z televize, filmů a počítačových her, je konfrontován s realitou skutečného života zasaženého dopravní nehodou.

Pomocí moderních uměleckých prostředků a dějových zvrátů je divák vtážen do příběhů a emocí, které se odehrávají nejen v průběhu dopravní nehody, ale i po ní. Mladý divák je seznámen s možnými dopady v podobě trvalého zdravotního postižení, které může provázet účastníka dopravní nehody po celý život. Při realizaci projektu The Action se na

jednom pódiu setkají také zástupci tří hlavních složek Integrovaného záchranného systému (IZS), kteří se podílejí na likvidaci následků dopravních nehod – policisté, hasiči a záchranáři, jejichž svědectví získají diváci z první ruky.

Česká verze byla realizačním týmem po konzultacích s odborníky upravena a rozšířena tak, aby odpovídala mentalitě české mládeže. Základní myšlenka a pilíře projektu zůstaly zachovány, ale změnil se celý průběh představení a bylo přidáno několik dalších prvků. Snahou realizačního týmu bylo vystupňovat emoce tak, aby teenagerům zůstal ojedinělý zážitek. Cílem nebylo mladé účastníky představení strašit, ale nechat je prožít realitu dopravní nehody, se kterou se ve svém životě mohou kdykoliv setkat.

**Velmi specifickým a ojedinělým momentem představení The Action je absence jakékoliv diskuse na závěr. Nikdo se nesnaží v průběhu představení poučovat, jak se má účastník silničního provozu chovat. Závěr si vytváří každý sám a na tomto momentu je založena i síla preventivního působení.**

## NEOBVYKLÉ ŠKOLNÍ PŘEDSTAVENÍ

The Action popírá svým průběhem zatížené „školní“ akce. Scénář akce je následující: Diváci přicházejí do zatemněného sálu, kde DJ pouští hudbu navozující atmosféru sobotního večera na diskotéce a odpočítává začátek představení. Zhruba po 10 minutách je pozornost diváků připoutána scénickým tancem, na který ply-

nule navazuje britský videoklip plný dramaticky vypadajících dopravních nehod a emocí. Po úvodním videoklipu přichází do zatemněného sálu policista, který divákům vypráví svůj osobní příběh z dopravní nehody, své nejnertnější emocionální prožitky při setkání s lidským neštěstím a utrpením. Předěl před vystoupením hasiče tvoří krátký videoklip s velmi akčními záběry přibližujícími práci hasičů u dopravní nehody. Na scéně se objevuje hasič, který svůj příběh zakončuje myšlenkou, že jeho vystoupení není až tak kvůli divákům, ale hlavně z důvodu vlastní duševní očisty: „...prostě to někomu musím vyprávět, někdy je to opravdu hrozné.“ Další videoklip přibližuje práci zdravotnické záchranné služby a doprovází ho scénický tanec smrti a lékaře. Po něm přichází na pódium se svým příběhem záchranář.

Následuje emocionálně nejsilnější moment představení. Předtočený rozhovor, video, na kterém matka vypráví o tom, jak se jí zabil syn na motorce, a ona divákům sděluje průběh svých myšlenek a pocitů dalších několik měsíců po nehodě. Na toto vyprávění navazuje opět scénický tanec, po kterém přijíždí dívka na vozíku a vypráví svůj příběh o vlastní dopravní nehodě, o přerušené míše, o doživotním upoutání na invalidní vozík a o tom, jaký je její dnešní život. Vše končí opět úvodním videoklipem, tentokrát sestříhaným na jinou, emotivnější hudbu.

Od roku 2004 vidělo toto představení kolem 1 000 000 mladých diváků ze středních škol a bylo zorganizováno přes 220 repríz ve 14 krajích České republiky.

V roce 2008 bylo zrealizováno 72 představení ve 24 městech. V roce 2009 je plánováno kolem 85 představení napříč celou Českou republikou.

## KOMUNIKACE PROJEKTU

Projekt The Action má své vlastní webové stránky [www.theaction.cz](http://www.theaction.cz), kde je možné vysledovat celý vývoj představení včetně aktuálních i plánovaných termínů představení v konkrétních městech. Zájemci tam najdou technické podmínky potřebné pro zajištění tohoto představení, statistická data týkající se mladých začínajících řidičů a ohlasy ze strany médií i samotných studentů a další důležité

informace, které mají vztah k projektu. Před každým představením jsou zvána média z daného regionu či kraje ke zhlédnutí a na místě pak probíhají rozhovory se členy realizačního týmu. Oslovení škol probíhá prostřednictvím dopisů určených ředitelům škol. Ti oznamují počet studentů, kteří by se představení měli zúčastnit. V regionu je také vždy navázána komunikace s VIP osobami, jako jsou zástupci policejních složek, představitelé města, kraje a s realizačním týmem spolupracují i regionální pracovníci BESIP apod., kteří jsou rovněž pozváni na představení. Vzhledem k tomu, že je celý projekt postaven pro přesně danou cílovou skupinu teenagerů, je jeho snahou s touto skupinou aktivně komunikovat a oslovovat ji, a to přes učitele, média a přes webové stránky.

### CO ŘÍKÁ VÝZKUM

V roce 2005 zadalo Ministerstvo dopravy - BESIP výzkum mezi diváky, zda je pro ně tato forma komunikace v oblasti bezpečnosti silničního provozu vyhovující. Osloveno bylo zhruba 1000 respondentů. Z šetření vyplývá obrovská úspěšnost projektu, vysoká vnímavost a velká přesvědčivost multimediálního představení. 81 % diváků uvedlo, že projekt je rozhodně přesvědčivý, pro 17 % spíše přesvědčivý a pro pouhých 2 % spíše nepřesvědčivý. Při dotazu na vhodnost zvolené neobvyklé formy představení odpovědělo 68 % respondentů rozhodně ano, 28 % spíše ano, 3 % spíše ne a 1 % rozhodně ne. Zajímavé také bylo sledování spontánních reakcí bezprostředně po představení.

Koncem roku 2008 zadalo Ministerstvo dopravy - BESIP další průzkum

u agentury STEM, který opět jasně doložil skutečnost, že ti, kterým je projekt The Action určen, jej přijímají velmi pozitivně. Studenti v podstatě jednohlasně přijali formu i obsah tohoto projektu. Udělená průměrná školní známka je 1,5. Téměř všichni oslovení studenti si díky The Action podle svých slov více uvědomují nebezpečí dopravních nehod a důsledky nezodpovědného chování řidičů. **Navíc tři ze čtyř respondentů se domnívají, že The Action bude mít trvalý vliv na jejich chování jako účastníků silničního provozu!**

Další pozitivní skutečností je, že počet všech dopravních nehod v porovnání s rokem 2004 klesl o 18,4 %, ale u dopravních nehod zaviněných řidiči do 25 let došlo k poklesu o 30,1 %. Zde lze nalézt pozitivní výsledek dlouhodobé práce Ministerstva dopravy - BESIP v oblasti bezpečnosti silničního provozu včetně vlivu projektu The Action na chování mladých řidičů.

Nová kampaň Ministerstva dopravy „Nemyslíš – Zaplatíš“ přibližuje prostřednictvím televizních spotů realitu dopravní nehody a vychází ze stylu anglosaských kampaní, které přibližují drsnou formou dopravní nehody a jejich následky. Kampaň byla zahájena 1. října 2008 a jejím cílem je snížení počtu usmrčených osob do roku 2010 na polovinu stavu roku 2002.

Kampaň se zaměřuje dlouhodobě především na tři hlavní témata: rychlost a agresivní jízdu, alkohol za volantem a zádržné systémy (tedy autosedačky a bezpečnostní pásy). Je určena primárně mladým lidem od 18 do 25 let, ale další-



mi skupinami, na které bude zaměřena, jsou motocyklisté, chodci, děti a profesionální řidiči.

Jedná se o nejdelší a nejdražší kampaň v historii Ministerstva dopravy, jejíž slogan „Nemyslíš, zaplatíš“ vychází z principu zločinu a trestu. Tedy pokud někdo nedodrží pravidla a riskuje, musí být připraven nést následky nejen v podobě pokuty, ale především v podobě trvalých zdravotních následků či smrti. Kampaň má ambici přinutit řidiče myslet, když řídí a uvědomit si svoji odpovědnost vůči světu životu, ale i vůči životům druhých.

Kampaň bude apelovat na všechny účastníky silničního provozu pomocí následujících komunikačních nástrojů: televizní spoty, rozhlasové spoty, tiskové inzeráty, kino reklama, internet, rámečky v klubech a restauracích, letáky, plakáty a další POS materiály.

Kampaň má své vlastní internetové stránky [www.nemyslis-zaplatis.cz](http://www.nemyslis-zaplatis.cz), kde je možné sledovat její průběh, včetně nových komunikačních aktualit a novinek.

V současné době je natočeno 5 TV spotů – Manažer, Blázinec, Nevěsta, Divadlo, Hecování, které jsou vysílány na TV NOVA, ČT 1 a TV Óčko. Začátkem dubna se připravují poslední dva TV spoty pod názvem Diskonehoda a Tuning.

V letošním roce bychom rádi zapojili aktivně do kampaně i širokou veřejnost. Prvním krokem tímto směrem bylo i vyhlášení soutěže o účast na natáčení nových TV spotů, jejichž režii v rámci celé kampaně zajišťuje známý filmový režisér Filip Renč.

Kampaň potrvá až do konce roku 2010 a bude komunikována v jednotlivých plánovaných vlnách a pravidelně vyhodnocována.



# Campaigns and Projects Focused on Road Safety in Czech Republic

One of the mass media form of communicating the road safety message are traffic safety campaigns and projects targeted at beginning young drivers, who represent a very risky group in the road traffic. Within the framework of international discussion about whether to get the message through in a humorous form or in a rough way, the Czech Republic chose the latter way.



The multimedia show *The Action*, which opened the 5th season this year, belongs to the most successful projects in the field of road safety in the Czech Republic and is perceived by beginning young drivers at secondary schools very positively.

The objective of the project, which is in a similar form undertaken also in other European countries and was taken over from the Holland Institute for Traffic Care, ITC, is prevention from alcohol consumption before driving, especially in relation to weekend visits of discos and night clubs and bars. Furthermore, emphasize is placed on use of seat belts and fight against speeding and reckless driving.

## CONFRONTATION WITH REALITY

In the Czech Republic, this is the first project that approaches an exactly defined target group for the purpose of prevention, using modern communication means popular with young people. The easy world, known to young people from television, films and computer games is confronted with the facts of the real life affected by a traffic accident.

Using modern artistic means and action moments, the viewer is dragged into stories and emotions not only of a traffic accident, but also of its aftermath. The young viewer is made familiar with potential consequences in the form of permanent physical disability, which can affect a participant of a traffic accident for the rest of his or her life. The *Action* project involves the representatives of

three main sections of the Integrated Rescue Systems participating in liquidation of traffic accident consequences as police officers, fire-fighters and rescue workers and their testimony is presented to viewers from the first hand on the stage.

After consultations with experts, the project management team adjusted the Czech version to the mentality of the Czech youth. The main idea and pillars of the project were preserved, but the whole course of the performance was changed and some additional features were added. The project management team intended to escalate emotions to leave an ever-lasting unique impression on the teenagers. The objective was not to scare the young viewers, but to let them experience the reality of a traffic accident, which can happen to them anytime.

**A very specific and unique moment of the performance *The Action* is absence of any discussion at the end. Nobody tries to mentor during the performance or to give advice about how the road traffic participants should behave. It is up to the viewers to come to their own conclusions, which is the strongest feature of an effective preventive influence.**

## UNUSUAL SCHOOL PERFORMANCE

*The Action* differs from a customary "school" undertaking. The scenario of the *Action* is the following: Viewers are coming to the darkened hall, where a DJ is playing music creating the atmosphere of a Saturday evening at a disco and

counting down the beginning of the performance. About 10 minutes later, the attention of the viewers is attracted to a scenic dance, fluently continued with a British movie clip full of dramatic-looking traffic accidents and emotions. After the introductory movie clip, a policeman is entering the darkened hall, to tell the viewers his personal story from a traffic accident and convey his most inner emotional experiences from an encounter with a human tragedy and pain. A connection link to a fireman performance is a short movie clip with action shots showing the work of fire-fighters at a traffic accident. Now a fireman appears on the stage to tell his story. In the conclusion, he says he is here now rather for the purification of his own mind than for the benefit of the audience: "...I simply had to share this story with someone, it was really terrible." The next movie clip shows the work of a medical rescue team and is accompanied with a scenic dance of the death and a doctor. After that, a rescue worker appears on the stage.

This is the emotionally strongest moment of the performance. Pre-recorded interview, a video, showing a mother describing how her son was killed in a motorbike crash, with the details of the progress of thoughts and feelings during several months after the accident, this story is also followed by a scenic dance, after which a wheel-chaired girl appears to tell her story about her own traffic accident, about her broken spinal cord confining her to the wheelchair for the rest of her life, and how her life looks like now. Everything is closed again with the introductory movie clip, edited in another way this time, to go with a different, more emotive music.

Since 2004, this performance has been seen by about 100 000 young viewers from secondary schools and more than 220 re-runs in 14 regions of the Czech Republic have taken place.

In 2008, 72 performances in 24 towns were held. For 2009, about 85 performances all over the Czech Republic are planned.

## ANNOUNCEMENT OF THE PROJECT

The *Action* project has its own websites [www.theaction.cz](http://www.theaction.cz), where the

whole course of the performance can be followed, including the dates of the current and future performance in individual towns. People interested can find there technical conditions for provision of this performance, statistical data related to beginning young drivers and responses from the part of mass media and the students themselves and other important information related to the project. Before each performance, mass media representatives from the respective region are invited to the performance and interviews with members of the project management team take place on the spot. Schools are approached through letters addressed to school directors. They are supposed to report the number of the students that should attend. In the respective region, the communication with VIPs, such as representatives of police forces, of municipalities and regional authorities is established and the project management team also cooperates with regional workers of the Governmental Road Safety Agency (BESIP) etc. who are also invited to the performance. With respect to the fact that the whole project is tailor-made for the exactly specified target group of teenagers, it is aimed at communicating with the group actively and at approaching it through teachers, mass media and websites.

#### WHAT THE SURVEY SAYS

In 2005, BESIP carried out an opinion poll among viewers, as to whether they regard this form of the road safety message communication as suitable for them. About 1000 respondents were approached. It was found out that the project was extremely successful, with the multimedia performance strongly accepted and convincing. 81 % viewers said

that the project was definitely convincing, 17 % of them regarded it as quite convincing and only 2 % regarded it as rather unconvincing. The reply to the question about suitability of the chosen unusual form of the performance was definitely yes from 68 % respondents, rather yes from 28 % of them, 3 % of them said rather no and 1 % said definitely no. What was also interesting was the monitoring of spontaneous reactions immediately after the performance.

In the late 2008, BESIP carried another survey with the agency STEM, showing clearly again, that the target groups of the project The Action accept it very positively. Students in principle unambiguously accepted the form and the contents of this project. The averaged school mark for it was 1.5. Nearly all approached students say that thanks to The Action they are now more aware of the danger of traffic accidents and consequences of reckless driving. **Moreover, three of each four respondents believe that The Action will have a permanent influence on their behaviour as road traffic participants!**

Another positive fact is that the number of all traffic accidents as compared with the year 2004 dropped by 18.4 %, but for the traffic accidents caused by drivers aged at maximum 25 the decrease was by 30.1 %. This positive fact may result from long-term engagement of the Transport Ministry - BESIP in the field of road safety including the influence of the project The Action on the behaviour of young drivers.

The new campaign of the Transport Ministry **"You don't think – you pay"** shows through TV spots the reality of a traffic accident, and its style is based on Anglo-Saxon campaigns, showing in

a rough way traffic accidents and their consequences. The campaign was launched on 1 October 2008 and it was aimed at pushing the number of the death toll down to a half by the year 2010, as compared with 2002.

The campaign is focused in a long run especially on three main topics: speeding and reckless driving, drunken driving and interior restraint systems (namely cars seats and seat belts). It is intended primarily to young people from 18 to 25 years of age, but other groups are to be involved, too, such as motorbike riders, cyclists, pedestrians, children and professional drivers.

This is the longest and most expensive campaign in the history of the Transport Ministry, the slogan of which "You don't think - you pay" is based on the principle of the crime and the punishment. So if someone doesn't observe the rules and risks, he or she must be prepared to carry the consequences not only in the form of a fine, but mainly in the form of permanent health consequences or death. The campaign has an ambition to make drivers think while driving and to be aware of their responsibility against their own life and to the lives of the other people.

The campaign will appeal to all road traffic participants using the following communication tools: TV spots, radio spots, press advertisement, cinema advertisement, internet, frames in clubs and restaurants, leaflets, posters and other POS materials.

The campaign has its own websites [www.nemyslis-zaplatis.cz](http://www.nemyslis-zaplatis.cz), where it is possible to watch its course, including the updated communication news and novelties.

At present there are 5 TV spots – Manager, Madhouse, Bride, Theatre, Inciting, which are on TV NOVA, ČT 1 and TV Óčko. Early in April, the last two TV spots called Disco Accident and Tuning are to be transmitted.

This year we would like to involve also the broad public in the campaign. The first step in this direction was also the announcement of the contest for participation in the shooting of the new TV spots, directed within the framework of the whole campaign by the famous film director Filip Renč.

The campaign shall last until the end of 2010 and its message shall be communicated in individual planned waves and regularly assessed.

MINISTERSTVO  
DOPRAVY

Ten druhý cyklista zemře do dvou vteřin!

Noste reflexní označení! Je vidět až na 10x větší vzdálenosti než Vy a zachrání Vám život. Více na [www.nemyslis-zaplatis.cz](http://www.nemyslis-zaplatis.cz)

NEMYSLÍŠ  
ZAPLATÍŠ

Zuzana Ambrožová

# Sú bilbordry tichými zabijakmi vodičov?

**Psychológovia za najdôležitejšie pri riadení motorového vozidla považujú pozornosť. Ak by vodič venoval reklame iba dve sekundy, začiatok jeho reakcie na prekážku a prípadné brzdenie sa predlžuje o tento čas. Reklamy patria do nášho života. Avšak je potrebné umiestňovať ich tak, aby nás nestáli život.**

Väčšina dopravných nehôd je zapríčinená tým, že niekto v kritickej chvíli niečo prehliadne. Podľa informatikov na ľudské zmysly každú sekundu útočí približne tri milióny bitov informácií. Ľudský mozog je schopný však za sekundu spracovať najviac 16 !!! Či ich skutočne aj zachytí, závisí od našej pozornosti. Psychológovia tvrdia, že zdravý a odpočínutý človek je schopný zachytiť za 0,1 sekundy, zhruba 6 podnetov, ale počas jazdy automobilom iba 2-3. Dôležitá je rýchlosť a zložitnosť dopravnej situácie.

Psychológovia považujú koncentráciu pozornosti a predvídavosť za najdôležitejšiu pri riadení motorového vozidla. Je dôležité, aby vodič zachytil v dostatočnom priestore podstatné podnety a nevyšiel si podnety nepodstatné, napr. osoby na chodníku alebo na bilbordoch.

V cestnej premávke na rozdiel od iných druhov dopravy neriadia vozidlá len skúsení profesionáli. Prevažujú síce zruční amatéri, ale aj tu pri hustej premávke majú čo robiť, aby sa vyrovnali s nástrahami dopravnej situácie, vrátane „novinky“ na slovenských cestách, ktorou je pomalá jazda v kolónach. Pomalá jazda v kolónach a nuda s tým spojená, dáva veľký priestor na sledovanie vecí mimo cesty. Nebýva už raritou, že vodič, ktorý sleduje odstraňovanie dopravnej nehody, sám zapríčiní dopravnú nehodu, lebo narazí do vozidla idúceho pred ním. V tomto prípade je vinník jasný. Koľko nehôd sa však stalo preto, že vodič sledoval atraktívnu tmavovlásku na billboarde? Takéto prípady štatistiky neevidujú. Ak reklama pri cestách podľa štatistik nie je častým dôvodom nehôd, prečo toľko kriku okolo nej?

## Čo je reklama?

Reklama je upozornenie na určitý výrobok alebo službu s cieľom prinútiť adresá-



ta k nákupu alebo investícií. Zvyčajne ide o platený oznam so zreteľnou presvedčovacíou, prehovárajúcou a ovplyvňujúcou funkciou. Zákon č. 147/2001 Z.z., o reklame ju definuje nasledovne: „Reklama je prezentácia produktov v každej podobe s cieľom uplatniť ich na trhu.“ Reklama je umiestňovaná najmä na bilbordoch a city-lightoch.

Existujú tri dôvody, prečo reklamy pri cestných komunikáciách pôsobia nežiaduco:

- upútavajú pozornosť a odvádzajú pozornosť vodiča od riadenia vozidla
- obmedzujú rozhľad pri jazde na komunikácii alebo pri vjazde na komunikáciu
- vytvárajú pevné prekážky v blízkosti vozoviek

Od 1.2.2009 na Slovensku platí zákon č.8/2009 Z.z. o cestnej premávke, ktorá v §63 odst.9 zaujíma pomerne nekompromisný postoj k umiestňovaniu reklám pri cestách, citujem:

„Na ceste a na mieste pri ceste sa nesmú umiestňovať veci, ktoré by mohli viesť k zámene s dopravnou značkou, alebo dopravným zariadením, alebo by ich zakrývali, alebo ktoré **by rozptyľovali a upúťovali pozornosť účastníka cestnej premávky**, alebo ho oslňovali“.

Miestom pri ceste sa rozumie aj priestor, v ktorom sa dopravné značky alebo dopravné zariadenia spravidla umiestňujú.

## Čo sa deje za volantom?

Vodič, snažiaci sa prečítať text reklamy z idúceho vozidla, nutne fixuje pohľad na reklamu po určitú dobu. Experimentálne bolo zistené, že vodič na prečítanie jednotlivého slova na reklame umiestnenej pri ceste potrebujeme 1 sekundu. Ak ide o hlavný titulok až 4 sekundy. Čím je reklama atraktívnejšia, tým dlhšie na nich pohľad vodiča spočíva. Medzi reklamy, ktoré najviac pútajú pozornosť muža - vodiča, sú reklamy s vyobrazením ženy alebo automobilu. Ak sa začiatok reakcie vodiča, a teda aj začiatok brzdenia, oneskorí čo len o dve sekundy z rýchlosti 60km/hod, znamená to nárast do prekážky rýchlosťou 20km za hodinu.

## Záver

V reklame pri cestách ide o presvedčovací proces, ktorý je tým efektívnejší, čím dlhšie upúta pozornosť vodiča. Na komunikáciách je preto potrebné systematicky obmedzovať podľa možností všetko, čo môže odvádzajú pozornosť vodičov od riadenia vozidiel a čo vytvára pevné prekážky pozdĺž vozoviek, teda aj reklamy pri cestách. Bezpečnosť všetkých ľudí na cestách by mala mať prednosť pred záujmami jednotlivých inzerujúcich subjektov. Reklama pri cestách je totiž tichý zabijak vodičov. Reklamy patria do nášho života. Umiesťovať by sa však mali tak, aby nás to nestálo život.

Karol Kleinmann

# Are Billboards Silent Killers of Drivers?

**Psychologists regard attention as paramount at driving a motor vehicle. If a driver paid let's say only two seconds of attention to an advertisement, the start of his reaction to an obstacle and potential braking is delayed with such time. Advertisements are a part of our lives. But it is necessary to situate them in a position so that they don't take us life.**

Most of traffic accidents are caused by the fact that somebody overlooks something in the critical moment. According to experts on information about human senses, every second we are attacked by approximately three million bits of information. However, the human brain is capable to process at maximum 16 a second!!! Whether it actually perceives it, depends on our attention. Psychologists maintain that a healthy and fresh man is able to notice about 6 impulses per 0.1 second, but at driving only 2-3. What is important is speed and complexity of a traffic situation.

Psychologists regard concentration of attention and foresight as the paramount at driving a motor vehicle. It is important that the driver should catch, enough in advance, relevant impulses and not pay attention to irrelevant ones, for example persons on the pavement or on billboards.

In road traffic, contrary to other modes of transport, vehicles are driven also by inexperienced non-professionals. Although skilful amateurs prevail, it is difficult also for them to

tackle the tricks of traffic situations in dense traffic, including the "latest hit" on Slovak roads, which is the slow traffic flow in queues. Slow traffic flow in queues and boredom associated with it provides much room for watching things out of the road. It is no more an exception that the driver watching removal of a traffic accident himself causes another traffic accident or hits a vehicle in front of him. In this case it is clear whom to blame. How many accidents occurred because the driver watched an attractive brunette on a billboard? Such cases are not recorded in statistics. If billboards on roadsides are not a frequent cause of accidents, why such a fuss about it?

## What does advertising mean?

Advertising is drawing people's attention to a certain product or service, in an attempt to make the target group to buy it or invest in it. The advertisement is usually put up against payment and has a significant persuading and influencing function. Act No. 147/2001 Coll, on Advertising defines it as follows: "Advertising is presentation of products in every description with the aims of marketing them." Advertisements appear especially in the form of billboards and citylights.

There are three reasons why they work negatively on roadsides:

- they distract attention of drivers from driving
- they block view when driving down the road or entering a road
- they create solid obstacles in proximity of carriageways

On 1 February 2009, Act No. 8/2009 Coll. on Road Traffic came into effect in Slovakia. This Act in its section 63 para. 9 assumes a relatively uncompromising attitude to advertisements on roadsides:

"On roads and on a roadsides it is not permissible to put up objects that can be mixed up with a traffic sign or traffic facility or that can make them invisible or that can **distract attention of road traffic participants** or dazzle them".

A roadside means the space where traffic signs or traffic facilities are usually situated.

## What is going on behind the wheel?

A driver trying to read the text of an advertisement from a vehicle in motion is inevitably fixing his/her sight at the advertisement for a certain period of time. Experiments show that drivers needs 1 second for reading a single word on an advertisement situated on a roadside. For a main headline he/she needs up to 4 seconds. The more attractive the advert, the longer sight of the driver at it. The adverts that attract attention of a male driver most include advertisements with a picture of a woman or a car. In the event of a delayed start of the driver's reaction, and the resulting delayed start of braking, even though by only two seconds, from the speed 60 km per hour, it means hitting an obstacle at a speed of 20 km per hour.

## Conclusion

Advertising on a roadside is a persuading process; the longer the time of attracting the driver's attention, the more effective it is. But on roads, it is necessary systematically to limit, as much as possible, everything that can distract drivers' attention from driving and that creates solid obstacles alongside carriageways, including advertisements on roadsides. Safety of all people on the roads should be given preference over interests of individual advertising entities. Advertisements at roads are silent killers of drivers. Advertisements are a part of our lives. But they should be put up in the places where they don't cost us life.



# SDRUŽENÍ PRO DOPRAVNÍ TELEMATIKU INTELIGENTNÍ DOPRAVNÍ SYSTÉMY A SLUŽBY

„SVĚŽÍ KOKTEJL“ PRO DOPRAVU A ROZKVĚT V ZEMÍCH EU

**SDT**

[www.sdt.cz](http://www.sdt.cz)



## CZECH & SLOVAK INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEMS & SERVICES

ITS&S "FRESH COCKTAIL" FOR TRANSPORTATION TO SUPPORT PROSPERITY IN EU COUNTRIES

**ITS&S**

EDUKÁCIA A PREVENCIA

STRATÉGIA, LEGISLATÍVA A POLITIKA

CESTNÁ INFRAŠTRUKTÚRA A BEZPEČNOSŤ

TECHNOLÓGIE NA ZVÝŠENIE BEZPEČNOSTI

DODRŽIAVANIE PRAVIDIEL BEZPEČNOSTI

VEDA A VÝSKUM

# ROSALINE

ROAD SAFETY OF LIVES IN EUROPE  
INTERNATIONAL CONGRESS

[WWW.ROSALINE.EU](http://WWW.ROSALINE.EU)

## ROAD SAFETY OF LIVES IN EUROPE

MEDZINÁRODNÝ KONGRES O BEZPEČNOSTI V CESTNEJ DOPRAVE

ORGANIZÁTOR



SPOLUPRÁCA



MEDIÁLNI PARTNERI



DOPRAVNÍ NOVINY



ZÁŠTITA



PODPORA



HLAVNÝ SPONZOR



SPONZORI



PARTNERI



VYSTAVOVATELIA

