FOND VYSOČINY

Výzva k předkládání projektů

vyhlášená v souladu
se Statutem účelového Fondu Vysočiny

1) Název programu:

Bezpečná silnice 2015

Grantový program na podporu zvýšení bezpečnosti chodců a dostupnosti dětských dopravních hřišť v Kraji Vysočina

2) Celkový objem finančních prostředků:	**3 700 000,- Kč**
Podprogram A: Osvětlení přechodů pro chodce	2 000 000,- Kč
Podprogram B: Dynamické zpomalovací systémy	1 000 000,- Kč
Podprogram C: Dětská dopravní hřiště	700 000,- Kč

V případě, že budou podpořeny všechny doporučené projekty v rámci jednoho podprogramu a nebude vyčerpána celá částka daného podprogramu, může být tato částka převedena do jiného podprogramu.

3) Vazba programu na Program rozvoje Kraje Vysočina:

Prioritní oblast 3: Technická infrastruktura

Opatření 3.3: Bezpečnost silničního provozu a zklidňování dopravy ve městech

4) Cíl programu:

Zvýšení bezpečnosti a snížení rizik provozu na silnicích I., II. a III. třídy v Kraji Vysočina. Zvýšení ochrany účastníků silničního provozu. Zvýšení bezpečnosti a ochrany dětí v silničním provozu na pozemních komunikacích v Kraji Vysočina. Snížení rizika úrazu dětí v silničním provozu.

5) Popis a rozsah programu:

Účelem poskytovaných finančních prostředků je zajistit spolufinancování při instalaci nových nebo obnově stávajících technických prostředků a opatření snižující nepřiměřenou rychlost a zvyšující bezpečnost silničního provozu ve městech a v obcích na silnicích I., II. a III. třídy v Kraji Vysočina. Dále zajistit spolufinancování při výstavbě nových, pořízení přenosných a rekonstrukci stávajících dětských dopravních hřišť v Kraji Vysočina. Z grantového programu lze čerpat i finanční prostředky na pořízení dopravního značení a světelných signálů pro dětská dopravní hřiště v Kraji Vysočina. V rámci výstavby nových nebo při rekonstrukci stávajících dětských dopravních hřišť lze čerpat finanční prostředky i na pořízení oplocení, kdy pořízení oplocení není jedinou aktivitou projektu. U pořízení přenosných dětských dopravních hřišť není podmínka oplocení nutná, jelikož hřiště budou instalována pouze na přechodnou dobu pro potřeby dopravní výchovy na základních školách.

Finanční prostředky lze čerpat na:

Podprogram A:

- osvětlení nových nebo stávajících přechodů pro chodce (přechody v místě zvýšeného pohybu chodců) na silnicích I., II. a III. třídy.

Podprogram B:

- dodávka, instalace a zprovoznění nových dynamických zpomalovacích systémů, včetně možnosti osvětlení přechodu pro chodce.

Podprogram C:

- výstavbu nového dětského dopravního hřiště
- pořízení přenosného dětského dopravního hřiště
- rekonstrukci stávajícího dětského dopravního hřiště (nevztahuje se na přenosné dopravní hřiště)
- pořízení dopravního značení a světelných signálů na dětské dopravní hřiště

6) Příjemci dotace:

Města, městyse a obce na území Kraje Vysočina

7) Lokalizace projektů:

Kraj Vysočina

8) Uznatelné a neuznatelné náklady:

Podprogram A

- Vynaložené náklady musí být nezbytné pro uskutečnění projektu a musí odpovídat zásadám zdravého finančního řízení, zvláště efektivnosti a hospodárnosti.
- Náklady musí být prokazatelně vynaloženy během realizace projektu, zaneseny v účetnictví žadatele a musí být doloženy účetními doklady.
- Mezi neuznatelné náklady patří: projektová dokumentace, zpomalovací prahy, úpravy povrchu vozovky (zdrsnění), informativní měřiče rychlosti, dělící ostrůvky, vodorovné dopravní značení, svislé dopravní značení nesouvisející s podporovanými technickými prostředky, nástřik přechodu pro chodce, úprava chodníku, vyřízení příslušných povolení, správní poplatky, náklady na vlastní daně a daň z přidané hodnoty (platí pro plátce DPH, pokud má u zdanitelných plnění přijatých v souvislosti s financováním daného projektu nárok na odpočet daně z přidané hodnoty – v plné

výši nebo krácený nebo v poměrné výši), mzdové náklady stálých pracovníků žadatele, nájem, náklady na reprezentaci.

- Mezi uznatelné náklady patří: náklady související s osvětlením přechodů pro chodce, materiál a zemní práce nezbytně nutné k připojení osvětlení na nejbližší vedení el. rozvodů.

Podprogram B

- Vynaložené náklady musí být nezbytné pro uskutečnění projektu a musí odpovídat zásadám zdravého finančního řízení, zvláště efektivnosti a hospodárnosti.
- Náklady musí být prokazatelně vynaloženy během realizace projektu, zaneseny v účetnictví žadatele a musí být doloženy prvotními doklady.
- Mezi neuznatelné náklady patří: projektová dokumentace, zpomalovací prahy, úpravy povrchu vozovky (zdrsnění), informativní měřiče rychlosti, dělící ostrůvky, vodorovné dopravní značení, svislé dopravní značení nesouvisející s podporovanými technickými prostředky, nástřik přechodu pro chodce, úprava chodníku, vyřízení příslušných povolení, správní poplatky, náklady na vlastní daně a daň z přidané hodnoty (platí pro plátce DPH, pokud má u zdanitelných plnění přijatých v souvislosti s financováním daného projektu nárok na odpočet daně z přidané hodnoty – v plné výši nebo krácený nebo v poměrné výši), mzdové náklady stálých pracovníků žadatele, nájem, náklady na reprezentaci.
- Mezi uznatelné náklady patří: náklady související s dodávkou, instalací a zprovozněním dynamických zpomalovacích systémů, náklady související s osvětlením přechodů pro chodce (zvolí-li žadatel možnost dynamického zpomalovacího systémů včetně osvětlení přechodu pro chodce), materiál a zemní práce nezbytně nutné k připojení systému na nejbližší vedení el. rozvodů.
- Ostatní náklady neuvedené v předchozím bodě není možné financovat z dotace ani není možné je zahrnout do rozpočtu projektu jako součást finančního podílu žadatele.

Podprogram C

- Vynaložené náklady musí být nezbytné pro uskutečnění projektu a musí odpovídat zásadám zdravého finančního řízení, zvláště efektivnosti a hospodárnosti.
- Náklady musí být prokazatelně vynaloženy během realizace projektu, zaneseny v účetnictví žadatele a musí být doloženy účetními doklady.
- Mezi neuznatelné náklady patří: projektová dokumentace; nákup jízdních kol; nákup učebních pomůcek; rekonstrukce stávajících budov v areálu dětského dopravního hřiště; oplocení (v případě, že se jedná o jedinou aktivitu projektu); vyřízení příslušných povolení; správní poplatky; náklady na vlastní daně a daň z přidané hodnoty (platí pro plátce DPH, pokud má u zdanitelných plnění přijatých v souvislosti s financováním daného projektu nárok na odpočet daně z přidané hodnoty – v plné výši nebo krácený nebo v poměrné výši); mzdové náklady stálých pracovníků žadatele; nájem; náklady na reprezentaci.
- Mezi uznatelné náklady patří: nákup dopravního značení a světelných signálů; výdaje související s výstavbou nových, pořízení přenosných a rekonstrukcí stávajících dětských dopravních hřišť (nevztahuje se na přenosné dopravní hřiště); oplocení v rámci výstavby nových nebo při rekonstrukci stávajících dětských dopravních hřišť.

9) Základní a specifická kritéria pro posuzování projektů:

Základní kritéria:

a) soulad projektu s Programem rozvoje Kraje Vysočina, popř. s dalšími rozvojovými

plány a programy

b) soulad projektu s vyhlášeným grantovým programem

c) soulad projektu s obecně platnými právními předpisy

d) připravenost a realizovatelnost projektu

e) prokazatelné využití poskytnutých prostředků ve prospěch rozvoje Kraje Vysočina

f) reálný a průhledný rozpočet nákladů

g) důvěryhodnost předkladatele a jeho schopnost akci spolufinancovat a realizovat

Specifická kritéria:

Podprogram A

a) charakter realizovaného projektu **(bodové rozpětí 3 – 5)**

3 body – realizace osvětlení stávajícího přechodu

5 bodů – realizace osvětlení nového bezpečného přechodu

b) opatření na silnicích v okolí škol, dětských a sportovních hřišť, internátů a školních jídelen **(bodové rozpětí 0 – 5)**

0 bodů - opatření není realizováno v blízkosti žádného z uvedených objektů

+2 body - opatření je realizováno v okolí školy

+1 bod - opatření je realizováno v okolí dětského nebo sportovního hřiště

+1 bod - opatření je realizováno v okolí internátu (domova mládeže)

+1 bod - opatření je realizováno v okolí školní jídelny

c) opatření v rizikových úsecích silnic a na křižovatkách se zvýšeným pohybem chodců (okolí autobusových a trolejbusových zastávek a nádraží, železničních zastávek a nádraží, zdravotnických zařízení, zařízení sociální péče) **(bodové rozpětí 0 – 5)**

0 bodů - opatření není realizováno v blízkosti žádného z uvedených objektů

+2 body - opatření je realizováno v okolí autobusového nebo vlakového nádraží

+2 body - opatření je realizováno v okolí zdravotnického zařízení (nemocnice, poliklinika, zdravotní středisko) nebo zařízení sociální péče (domovy seniorů, domy s pečovatelskou službou)

+1 bod - opatření je realizováno v okolí autobusové, trolejbusové nebo železniční zastávky

d) výše spoluúčasti žadatele a velikosti obce **(bodové rozpětí 0 – 5)**

u obcí do 2 500 obyvatel:	*50 – 55 % včetně*	*2 body*
	55 – 60 % včetně	*3 body*
	60 – 65 % včetně	*4 body*

	více než 65 %	*5 bodů*
u obcí s 2 501 – 10 000 obyvatel:	*50 – 55 % včetně*	*1 bod*
	55 – 60 % včetně	*2 body*
	60 – 65 % včetně	*3 body*
	více než 65 %	*4 body*
u obcí s 10 001 a více obyvatel:	*50 – 55 % včetně*	*0 bodů*
	55 – 60 % včetně	*1 bod*
	60 – 65 % včetně	*2 body*
	více než 65 %	*3 body*

Podprogram B

a) významnost silnice **(bodové rozpětí 3 – 7)**

3 body – opatření na silnici III. třídy

5 body – opatření na silnici II. třídy

7 bodů – opatření na silnici I. třídy

b) instalace nového dynamického zpomalovacího systému **(bodové rozpětí 4 – 8)**

4 body – realizace nového dynamického zpomalovacího systému

8 bodů – realizace nového dynamického zpomalovacího systémů včetně osvětlení přechodu pro chodce

c) výše spoluúčasti žadatele a velikosti obce **(bodové rozpětí 0 - 5)**

u obcí do 2 500 obyvatel:	*50 – 55 % včetně*	*2 body*
	55 – 60 % včetně	*3 body*
	60 – 65 % včetně	*4 body*
	více než 65 %	*5 bodů*
u obcí s 2 501 – 10 000 obyvatel:	*50 – 55 % včetně*	*1 bod*
	55 – 60 % včetně	*2 body*
	60 – 65 % včetně	*3 body*
	více než 65 %	*4 body*

u obcí s 10 001 a více obyvatel:	*50 – 55 % včetně*	*0 bodů*
	55 – 60 % včetně	*1 bod*
	60 – 65 % včetně	*2 body*
	více než 65 %	*3 body*

Podprogram C

a) charakter realizovaného projektu **(bodové rozpětí 1 – 7)**

1 bod – pořízení pouze dopravního značení a světelných signálů

3 body – rekonstrukce stávajícího dětského dopravního hřiště

5 bodů – pořízení přenosného dětského dopravního hřiště

7 bodů – výstavba nového dětského dopravního hřiště

b) výše spoluúčasti žadatele a velikost obce **(bodové rozpětí 1 – 6)**

u obcí do 5 000 obyvatel:	více než 50 – 55 % včetně	3 body
	více než 55 – 60 % včetně	4 body
	více než 60 – 65 % včetně	5 bodů
	více než 65 %	6 bodů
u obcí s 5 001 a více obyvatel:	více než 50 – 55 % včetně	1 bod
	více než 55 – 60 % včetně	2 body
	více než 60 – 65 % včetně	3 body
	více než 65 %	4 body

c) umístění dětských dopravních hřišť **(bodové rozpětí 1 – 7)**

1 bod – obec bez základní školy nebo mateřské školy

3 body – obec s jednou základní školou nebo jednou mateřskou školou

5 bodů – obec se dvěma až třemi základními školami nebo mateřskými školami*

7 bodů – obec se čtyřmi a více základními školami nebo mateřskými školami*

** ukazatel je dán součtem základních škol a mateřských škol; v případech, kdy jsou základní školy či mateřské školy zastřešeny pod jednou právnickou osobou, počítá se počet jednotlivých základních škol či mateřských škol, které tato právnická škola zastřešuje (příklad: základní škola s mateřskou školou vedená pod jednou právnickou osobou - bude počítán ukazatel 2 školy)*

10) Minimální a maximální výše dotace:

Podprogram A

Minimální výše finančních prostředků poskytnutých na jeden projekt je **30 000,- Kč,** maximální výše dotace je **200 000,- Kč**.

Podprogram B

Minimální výše finančních prostředků poskytnutých na jeden projekt je **50 000,- Kč**, maximální výše dotace je **300 000,- Kč**.

Podprogram C

Minimální výše finančních prostředků poskytnutých na jeden projekt je **30 000,- Kč**, maximální výše dotace je **300 000,- Kč**.

V rámci jednoho kola grantového programu nemůže žadatel předložit žádost zároveň do podprogramů A a B.

11) Minimální podíl příjemce dotace:

50 % celkových nákladů projektu (do celkových nákladů projektu žadatel uvede pouze uznatelné náklady vymezené bodem 8) této výzvy)

12) Časový harmonogram realizace projektu:

Projekt bude zahájen po podpisu smlouvy o poskytnutí dotace a ukončen nejpozději do 31. 7. 2016. Ukončením projektu se rozumí datum poslední platby (dle výpisu z bankovního účtu) související s úhradou uznatelných nákladů.

13) Platební podmínky:

Dotace bude poskytnuta na základě smlouvy o poskytnutí dotace, v níž budou podrobněji stanoveny podmínky čerpání finančních prostředků, způsob a termín předložení závěrečné zprávy a vyúčtování projektu. Dotace bude poskytnuta jednorázově bankovním převodem na účet žadatele, a to nejpozději do 90 kalendářních dnů ode dne včasného a prokazatelného doručení závěrečné zprávy a vyúčtování projektu.

Pokud nebude bez závažného důvodu podepsána smlouva žadatelem do 30 dnů od jejího obdržení, ztrácí žadatel automaticky nárok na poskytnutí dotace.

Dotace nemůže být v průběhu realizace převedena na jiný subjekt. Rovněž nebude umožněno měnit zásadním způsobem zaměření podpořeného projektu.

Souběh dotace z Fondu Vysočiny s dotacemi z dotačních titulů státního rozpočtu nebo jiných fondů se nevylučuje. Souběh dotace z několika grantových programů Fondu Vysočiny či dalších dotačních titulů kraje na realizaci jednoho projektu není možný.

U projektu se vyžaduje udržitelnost - po dobu 3 let od jeho ukončení nesmí dotovaný majetek obec prodat či darovat jiné osobě nebo provádět zásahy do majetku pořízeného z dotace (kromě běžné údržby) bez souhlasu Kraje Vysočina.

14) Termíny a podmínky podání žádosti o dotaci:

Žadatelé o podporu projektů musí předložit **kompletně vyplněnou Žádost o poskytnutí dotace** na předepsaném formuláři. **Žádost musí být vyplněna v počítači nikoliv rukou**.

Formulář žádosti ve formátu XML je umístěn na internetové adrese www.kr-vysocina.cz/edotace, kde jsou ke stažení i další podpůrné dokumenty jako 602XMLFiller (bezplatná aplikace potřebná k vyplnění formuláře) nebo návod pro práci s elektronickými formuláři. **Formulář žádosti** je také umístěn na internetové adrese www.fondvysociny.cz.

Na webové stránce Fondu Vysočiny je rovněž vyvěšen Statut účelového Fondu Vysočiny, který obsahuje kompletní informace k podmínkám poskytnutí dotace.

Způsob podání žádosti:

Po finálním vyplnění formuláře žádosti v počítači je nutné odeslat data z formuláře pomocí ikonky „Odeslat data z formuláře a získat kód el. žádosti“, kterou najdete na první straně formuláře a je určená k překlopení dat z formuláře do elektronické databáze kraje. Pro tento úkon je nutné mít počítač připojen k internetu. Po odeslání dat bude vygenerován „Kód elektronické žádosti“, který se automaticky doplní do žádosti. Pokud po doplnění el. kódu do formuláře byly ve formuláři prováděny ještě nějaké úpravy, je nutné po ukončení těchto úprav původní kód smazat a znovu jej vygenerovat. Žádost, která nebude obsahovat kód elektronické žádosti, bude vyřazena z důvodu administrativního nesouladu. Po doplnění „Kódu elektronické žádosti“ je následně nutné odeslat vlastní žádost na krajský úřad podle jedné z uvedených variant:

➔ Varianta 1 – „Papírové podání žádosti“

Žádosti zpracované ve **dvou vyhotoveních včetně dokladů nutných k posouzení žádosti** (originál + kopie) se přijímají osobně prostřednictvím podatelny Krajského úřadu Kraje Vysočina, Žižkova 57, 587 33 Jihlava nebo poštou v termínu do **30. 4. 2015** (rozhodující je datum poštovního razítka).

Žádosti budou předloženy v zalepené obálce označené: **Fond Vysočiny, Grantový program „Bezpečná silnice 2015“, Neotvírat!**

➔ Varianta 2 – „Elektronické podání žádosti prostřednictvím datové schránky“

Formulář bude odeslán do **30. 4. 2015** na adresu datové schránky Kraje Vysočina včetně dokladů nutných k posouzení žádosti. Doklady, které je třeba doložit v originále či ověřené kopii, musí být konvertovány v souladu se zákonem č. 300/2008 Sb., o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů. V případě podání žádosti prostřednictvím datové schránky není třeba formulář podepsat zaručeným elektronickým podpisem (kvalifikovaným certifikátem), s výjimkou případů, kdy zákon, jiný právní předpis, vnitřní předpis žadatele nebo obdobný dokument vyžaduje ověřený podpis, nebo současně podpisy více osob (např. členů statutárního orgánu). Do předmětu zprávy napište: **Fond Vysočiny, Grantový program „Bezpečná silnice 2015“.**

<u>Doklady nutné k posouzení žádosti:</u>

1. Stručný popis naplnění specifických kritérií (při popisu naplnění specifických kritérií používejte stejné písmenné označení, jako je použito v této výzvě; při popisu naplnění kritérií se vyjadřujte maximálně stručně a věcně).
2. Kopie dokladu o vlastnictví nebo spoluvlastnictví nemovitostí – prostá kopie výpisu z katastru nemovitostí a snímku katastrální mapy s vyznačením pozemků a objektů, kterých se projekt týká. V obou případech ne starší než 90 dnů od podání žádosti. Vlastnictví je možné doložit i prostřednictvím výpisu z dálkového přístupu do katastru nemovitostí nebo informativním výpisem z KN prostřednictvím internetu, opět ne starší než 90 dnů od podání žádosti. V případě, že žadatel není majitel nemovitosti, předkládá nájemní smlouvu (v případě nájemní smlouvy na dobu určitou s platností nejméně do 31. 7. 2019) nebo jiný druh smlouvy (smlouva o výpůjčce, smlouvu o smlouvě budoucí na odkup pozemků dotčených trvalým záborem apod.), doklad o zřízení věcného břemene nebo služebností apod., v případě pronájmu (nebo spoluvlastnictví), pak i písemný souhlas pronajímatele (spoluvlastníka) s realizací akce (na jeho pozemku nebo v jeho nemovitosti) a doklad prokazující vlastnický nebo spoluvlastnický vztah pronajímatele k dotčené nemovitosti. V případě, že žadatel vkládá do realizace projektu majetek, ke kterému je zřízeno zástavní právo nebo je tento majetek jinak zatížen (např. na základě kupní smlouvy, či na základě uzavřené smlouvy s bankou o poskytnutí úvěru, žaloby podané na majetek žadatele), musí žadatel existenci

tohoto závazku v rámci tohoto dokladu uvést a prokázat, že toto zástavní právo či jiný závazek vůči další straně neohrozí realizaci projektu (žadatel např. doloží doklad druhé smluvní strany, že řádně splácí kupní cenu objektu, poskytnutý úvěr apod.).

3. U projektů, kde budou realizovány stavební investice (netýká se přenosných dětských dopravních hřišť), kopii povolení příslušného stavebního úřadu ke všem stavebním objektům realizovaného projektu dle zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a sice některým z následujících dokumentů:
   - doklad o povolení stavby (např. ohlášení stavby, stavební povolení včetně vyznačení právní moci takového povolení, územní souhlas, apod.)
   - vyjádření příslušného stavebního úřadu, že projekt nepodléhá žádným povolením a souhlasům dle stavebního zákona.
4. V případě akcí podléhajících stavebnímu řízení nebo ohlášení doloží žadatel kopii projektové dokumentace a podrobný položkový rozpis nákladů projektu s jednoznačným vyznačením uznatelných nákladů, které jsou součástí projektu (formou oceněného položkového rozpočtu vypracovaného odborně způsobilou osobou dle platných předpisů nebo cenové položkové nabídky od dodavatele; nelze okopírovat tabulku z bodu 9 žádosti); v případě ostatních akcí je nutno doložit podrobný položkový rozpočet s jednoznačným vyznačením uznatelných nákladů, které jsou součástí projektu, a jednoduchý výkres.
5. U projektů realizovaných v podprogramu C požadujeme doložit záměr využití dětského dopravního hřiště včetně popisu umístění a identifikaci jeho správce.
6. K podprogramu B je nutné doložit stanovisko Policie České republiky, ne starší než 90 dnů před podáním žádosti.
7. Fotodokumentace stávajícího stavu (netýká se přenosných dětských dopravních hřišť).

15) Odpovědnost za realizaci podpory (garant programu):

Garantem programu je odbor dopravy a silničního hospodářství, Krajský úřad Kraje Vysočina, Žižkova 57, Jihlava, 587 33.

Průběžné informace ke zpracování projektů bude poskytovat odbor dopravy a silničního hospodářství, oddělení projektového řízení, Ing. Radek Handa, tel. 564 602 189, e-mail: handa.r@kr-vysocina.cz a Ing. Radka Opatová, tel. 564 602 186, e-mail: opatova.r@kr-vysocina.cz.

Jednotlivé projekty budou posouzeny garantem a řídícím výborem grantového programu. **Ve výjimečných případech může řídící výbor navrhnout nižší částku podpory, než je požadována. Po ukončení procesu hodnocení rozhodne o přiznání dotace konkrétním žadatelům příslušný orgán kraje.** Vyhodnocení grantového programu bude zveřejněno na webových stránkách Fondu Vysočiny (www.fondvysociny.cz) – odkaz „Vyhodnocené programy“ nejpozději do 25. 6. 2015. Bližší informace o vyhodnocení daného programu (důvody neposkytnutí dotace apod.) poskytuje garant programu.
Žádost, která nesplňuje všechny formální náležitosti nebo bude zaslána po termínu, bude řídícím výborem z hodnocení vyřazena.
Žadatelé nebudou vyzýváni k doplnění chybějících údajů.
Dokládání chybějících náležitostí po uzávěrce programu není možné.

Podpora z Fondu Vysočiny nepředstavuje nárokový příspěvek, nejde ani o správní řízení, a tudíž proti rozhodnutí řídícího výboru a příslušného orgánu kraje není odvolání.

POLICEJNÍ PREZIDIUM ČESKÉ REPUBLIKY

Pomáhat a chránit

Ředitelství služby dopravní policie

Č.j.: PPR-22972-1/ČJ-2014-990440

Praha 1. září 2014
Počet stran: 5

dle rozdělovníku

cestou

prvního náměstka policejního prezidenta
plk. Mgr. Martina VONDRÁŠKA

Stanovisko k instalaci světelného signalizačního zařízení pro omezení rychlosti vozidel (tzv. zpomalovací semafor) – usměrnění činnosti

Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky vydává za účelem sjednocení aplikační praxe ve spolupráci s Ministerstvem dopravy ČR, jakožto věcným gestorem zákona č. 361/2000 Sb., níže uvedené usměrnění činnosti v oblasti této problematiky.

Světelné signalizační zařízení slouží ve smyslu ust. § 65 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění (dále jen „*zákon o silničním provozu*") obecně ***k řízení provozu na pozemních komunikacích***[1], přičemž povinností každého účastníka provozu na pozemních komunikacích podle ust. § 4 písm. c) tohoto zákona je *„řídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace, řídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace."*

[1] Světelné signalizační zařízení se užívá pro řízení provozu, kterým se rozumí efektivní a bezpečné ovlivňování vzájemně kolizních dopravních pohybů (na křižovatce, chodců na řízeném přechodu pro chodce, na železničním přejezdu), je zřizováno ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebo ke zlepšení plynulosti provozu.

Strojnická 27
170 89 Praha 7

Tel.: +420 974 834 302
Fax: +420 974 834 704
Email: pp.rsdp@pcr.cz

Prováděcí právní předpis[2] pak stanovuje druhy, význam, užití, provedení a tvary symbolů světelných a akustických signálů s tím, že světelné signály musí svými rozměry, barvami a technickými požadavky odpovídat zvláštním technickým předpisům[3].

Vzhledem k tomu, že funkcí samostatně instalovaných světelných signalizačních zařízení pro omezení rychlosti vozidel (dále jen „zpomalovacích semaforů")[4], **je zpomalit či zastavit vozidla jedoucí nedovolenou rychlostí, neodpovídá takové zařízení popisu světelných signálů stanovených v zákoně o silničním provozu a vyhlášce č. 30/2001 Sb., neodpovídá ani definici zařízení pro provozní informace dle § 68 zákona o silničním provozu a § 28 vyhlášky č. 30/2001 Sb. a nelze jej tudíž ve smyslu § 78 zákona o silničním provozu tímto způsobem užít.**

Argumentace, že zákon o silničním provozu umožňuje využívání světelných signalizačních zařízení i mimo křižovatku[5], neobstojí, neboť zákon o silničním provozu tím rozumí v případě nutnosti dbát zvýšené opatrnosti použití výstražného světla - signálu č. S 7 "Přerušované žluté světlo", nikoliv světelných signálů tříbarevné soustavy s plnými signály. Za slovním spojením *„mimo křižovatku"* následuje vysvětlení, co tím má zákon na mysli, což vyplývá z následujícího: *„např. před přechodem pro chodce nebo nepřehledným místem"*. Za nepřehledné místo pak nelze rozhodně považovat rovný přehledný úsek pozemní komunikace. Navíc na nepřehledném místě se obvykle nepřekračují rychlostní limity. Nejedná se však ani o dopravní zařízení, jehož funkcí je usměrňovat provoz na pozemních komunikacích a ochraňovat účastníky provozu na pozemních komunikacích, neboť takové zařízení není v taxativním výčtu dopravních zařízení v § 26 vyhlášky č. 30/2001 Sb. uvedeno.

Dopravní značky, světelné a akustické signály, dopravní zařízení a zařízení pro provozní informace musí především tvořit ucelený systém, přičemž se smějí užívat jen v takovém rozsahu a takovým způsobem, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích nebo jiný důležitý veřejný zájem.

Jediným případem, kdy lze uvažovat o použití zpomalovacího semaforu na pozemní komunikaci, aby jeho užití bylo v souladu s platnou legislativou, je jeho užití ve spojení s přechodem pro chodce řízeným světelnou signalizací[6], kdy se může jednat o systém dynamického řízení, jehož vedlejší schopností je detekovat vozidla překračující v daném prostoru stanovenou nebo dovolenou rychlost jízdy, přičemž výchozí stav semaforu je ovlivňován řadou faktorů, vztahujících se k jeho umístění ve vztahu k dalším křižovatkám na trase, potažmo k jejich

---

[2] § 65 odst. 3 a 4 zákona č. 361/2000 Sb.

[3] např. ČSN 36 5601-1 „Světelná signalizační zařízení – Technické a funkční požadavky – Část 1: Světelná signalizační zařízení pro řízení silničního provozu".

[4] Rozumí se tím zpomalovací semafor instalovaný zpravidla na rovném úseku pozemní komunikace, mimo křižovatku, přechod pro chodce řízený SSZ či mimo zúžený průjezdní profil pozemní komunikace, kde je provoz řízen pomocí SSZ formou střídavého provozu. Jedná se o zařízení, které zjišťuje jízdní rychlost vozidla ve sledovaném úseku komunikace, tuto rychlost srovnává se stanovenou a na základě srovnání ovládá návěstidlo světelného signalizačního zařízení. Zařízení bývá zpravidla koncipováno pro jeden jízdní směr a jeden jízdní pruh jako samostatný prvek bez vazby na přechod pro chodce či jiný příčný směr dopravy.

[5] § 65 odst. 1 *„....nebo se jimi upozorňuje na nutnost dbát zvýšené opatrnosti."*; § 70 odst.. 3 *„Při řízení provozu mimo křižovatku, například před přechodem pro chodce nebo před nepřehledným místem, platí ...."*

[6] § 65 odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb.

vzájemné vzdálenosti a ke způsobu jejich řízení. V závislosti na těchto ovlivňujících faktorech je vhodné použití dvou typů výchozích stavů semaforů, a to buď:

1. výchozím stavem semaforu je svítící zelený signál pro vozidla v obou směrech jízdy a svítící červený signál pro chodce. Pokud chce chodec přechod pro chodce použít, aktivuje poptávku. V případě, kdy semafor detekuje vozidlo pohybující se vyšší než nejvyšší dovolenou či povolenou rychlostí, byť přechod není současně poptáván čekajícím chodcem, dojde k rozsvícení červeného signálu pro vozidla v obou směrech jízdy. Touto funkcionalitou je dnes vybavena většina dynamicky řízených křižovatek. Tento výchozí stav je vhodné použít v případech, kdy se v blízkosti nacházejí další křižovatky, které jsou řízeny dynamicky.

2. výchozím stavem semaforu je svítící červený signál pro vozidla v obou směrech jízdy, a svítící červený signál pro chodce, přičemž, pokud detekované vozidlo nepřekročí nejvyšší dovolenou či povolenou rychlost, přepne se červený signál na signál zelený a to vždy v obou směrech jízdy. Pro chodce svítí, pokud není přechod poptáván ze strany čekajícího chodce, stále červený signál. Tento výchozí stav je vhodné použít v případech, kdy se v blízkosti nenacházejí žádné křižovatky, potažmo jen křižovatky řízené pouze dopravním značením.

Neznamená to však, že zřízení zpomalovacího semaforu bude vždy spojeno s realizací nového přechodu pro chodce řízeného světelnou signalizací. Rozhodovací proces zřízení nového přechodu pro chodce podléhá pravidlům stanoveným normou ČSN 73 6110 a vyhláškou č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, které musí být respektovány.

Obecně je potřeba při rozhodování o zřízení světelně řízené křižovatky či přechodu pro chodce zohlednit několik kritérií (bezpečnost provozu, intenzita provozu z hlediska vozidel, intenzita provozu z hlediska chodců, plynulost jízdy vozidel MHD). Předpokladem vhodného způsobu řízení je dopravně inženýrská studie pro danou oblast nebo pro jednotlivou křižovatku /přechod pro chodce, přitom je třeba zohlednit provozní zařízení, stavební stav komunikací a křižovatek a již existující signalizační zařízení. Účelem je volba vhodného způsobu řízení, která bude minimalizovat počet zastavení (zlepšení komfortu jízdy; snížení emisí a hluku, spotřeby pohonných hmot a omezení pravděpodobnosti vzniku dopravních nehod při najetí do stojícího vozidla), minimalizovat dobu zdržení a dobu jízdy, minimalizovat vznik kongescí a plně využít kapacitu křižovatky pro převedení největší intenzity provozu atd.

Ministerstvo dopravy podle ustanovení § 124 odst. 2 písm. c) zákona o silničním provozu schvaluje provedení a používání dopravních značek, světelných a akustických signálů, dopravních zařízení a zařízení pro provozní informace na pozemních komunikacích v České republice, které jsou uvedeny v zákoně o silničním provozu a ve vyhlášce č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a svými technickými požadavky odpovídají zvláštním technickým předpisům. Při schvalování vychází z požadavků na výrobky a způsobu jejich prokázání ve vztahu k zajištění jejich bezpečnosti při použití na pozemních komunikacích. V rámci schvalování ověřuje splnění požadavků výrobku dle technických předpisů na základě doložení dokumentů prokazujících shodu s parametry v těchto předpisech uvedenými (např. osvědčení o stálosti vlastností, prohlášení o vlastnostech, prohlášení o shodě atd.). Způsob použití

schválených výrobků pak vychází z platných legislativních a technických podmínek. Bližší informace o Metodice schvalování provedení a používání dopravních značek, světelných a akustických signálů, dopravních zařízení a zařízení pro provozní informace na pozemních komunikacích v ČR , která byla schválena Ministerstvem dopravy pod č.j. 878/2013-120-STSP/1 ze dne 17.12.201 s účinností od 1.1.2014 lze nalézt na adrese: http://www.pjpk.cz/metodikaZDZ_1/metodika%202013/Metodika%20-%202013.pdf (obecně: http://www.pjpk.cz/SJ.htm).

Průtahové komunikace obcemi, na kterých jsou zpomalovací semafory nejčastěji instalovány, jsou zpravidla i hlavními komunikacemi a plní i několik funkcí najednou. Tedy nejen funkci dopravní (zejména pro tranzitní dopravu), ale také i obslužnou, pobytovou a společenskou, neboť kolem těchto komunikací se nacházejí různé instituce, jako jsou radnice, školy, pošty, obchody, služby, zastávky veřejné dopravy atd., což samo o sobě znamená zdroj nebezpečí, konfliktů a dopravní problémy. Na průjezdních úsecích těchto komunikací se pro snížení rychlosti nepoužívají ani zpomalovací prahy[7] a soužití funkčních nároků na těchto komunikacích nelze často zajistit jen stavebně – technickými opatřeními, ale je nutné podporovat i dopravně – organizační opatření (např. ponecháním územní rezervy pro budoucí obchvat v rámci územního plánování – stanovení únosných hranic funkčních nároků).

Možností, jak tuto situaci zlepšit a napravit existuje celá řada. Od finančně nákladných stavebních opatření (snížení intenzity dopravy výstavbou obchvatu), až po ty nízkonákladové, které často pomohou neuspokojivou situaci výrazně zlepšit, ale jsou často opomíjeny (vodorovné dopravní značení). Tuto problematiku uspokojivě řeší např. Technické podmínky č. 145 *„Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi"*.

Rozhodujícím parametrem je optimalizace jízdní rychlosti. Čím vyšší je jízdní rychlost, tím obtížnější je soužití a větší vzájemné konflikty jednotlivých druhů dopravy a dalších funkcí sídelního útvaru. Její optimalizace je nezbytná pro zachování bezpečnosti a dobrých podmínek pohybu nechráněných účastníků dopravy (chodců a cyklistů). Proto by mělo být uspořádání komunikace takové, aby nenabízelo řidiči možnost jízdy rychlostí výrazně vyšší než dovolenou. V opačném případě pak na základě „nabídky" ze strany předimenzovaných návrhových parametrů komunikace vzniká i „poptávka" po rychlosti na straně řidičů, přičemž neodpovědní řidiči takovou nabídku většinou využívají a jedou rychleji, než odpovědní řidiči, což je zdroj konfliktních situací.

Průtah by tak měl být navržen na rychlost, která je přiměřená nejen požadované dopravní funkci, ale také poloze uvažovaného úseku – má vést cestou přirozené psychologické motivace řidiče k takovému chování (především k volbě takové jízdní rychlosti), jaké je z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu žádoucí.

Opatření by však nemělo být prováděno pouze v průběhu obcí, ale i na vjezdu a před ním (adaptace řidiče pro přechod z extravilánu do intravilánu). Stanovit obecné a univerzální zásady pro organizaci dopravy na průtazích a jejich šířkové uspořádání na základě dopravního zatížení je velmi obtížné. Volba určitého principu či projekční zásady zdaleka není jen záležitostí technickou, resp. dopravně-inženýrskou, ale i záležitostí politickou (koncepce a priority státní i místní dopravní politiky).

[7] viz TP č. 85 „Zpomalovací prahy", schváleno MD – OPK č. j. 535/2013-120-STSP/1 ze dne 31. 7. 2014 s účinností od 1. 8. 2014

Výše uvedené stanovisko bylo vypracováno ve spolupráci s Odborem pozemních komunikací a Odborem agend řidičů Ministerstva dopravy ČR.

V rámci sjednocení činnosti na úseku dopravně inženýrské činnosti Policie ČR **seznamte s výše uvedeným usměrněním činnosti všechny policisty zařazené na dopravně inženýrských úsecích.**

Vyřizuje: kpt. JUDr. Sabina Burdová ☎ 974 834 360

plk. Ing. Tomáš LERCH
ředitel služby dopravní policie
schváleno elektronicky

Rozdělovník

cestou náměstků ředitelů krajských ředitelství policie pro vnější službu

Policie ČR, Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy, Odbor služby dopravní policie
Policie ČR, Krajské ředitelství policie Středočeského kraje, Odbor služby dopravní policie
Policie ČR, Krajské ředitelství policie Jihočeského kraje, Odbor služby dopravní policie
Policie ČR, Krajské ředitelství policie Plzeňského kraje, Odbor služby dopravní policie
Policie ČR, Krajské ředitelství policie Královehradeckého kraje, Odbor služby dopravní policie
Policie ČR, Krajské ředitelství policie Ústeckého kraje, Odbor služby dopravní policie
Policie ČR, Krajské ředitelství policie Jihomoravského kraje, Odbor služby dopravní policie
Policie ČR, Krajské ředitelství policie Moravskoslezského kraje, Odbor služby dopravní policie
Policie ČR, Krajské ředitelství policie Olomouckého kraje, Odbor služby dopravní policie
Policie ČR, Krajské ředitelství policie Zlínského kraje, Odbor služby dopravní policie
Policie ČR, Krajské ředitelství policie Pardubického kraje, Odbor služby dopravní policie
Policie ČR, Krajské ředitelství policie Libereckého kraje, Odbor služby dopravní policie
Policie ČR, Krajské ředitelství policie Karlovarského kraje, Odbor služby dopravní policie
Policie ČR, Krajské ředitelství policie kraje Vysočina, Odbor služby dopravní policie

Ověřovací doložka konverze z moci úřední do dokumentu v listinné podobě

Ověřuji pod pořadovým číslem **68270191-17650-150105121500**, že tento dokument v listinné podobě, který vznikl převedením z dokumentu obsaženého v datové zprávě, skládajícího se z **5** listů, se shoduje s obsahem dokumentu, jehož převedením vznikl.

Autorizovanou konverzí dokumentu se nepotvrzuje správnost a pravdivost údajů obsažených v dokumentu a jejich soulad s právními předpisy.

Vstupující dokument obsažený v datové zprávě byl opatřen zaručenou elektronickou značkou založenou na kvalifikovaném systémovém certifikátu vydaném akreditovaným poskytovatelem certifikačních služeb a platnost zaručené elektronické značky byla ověřena dne 05.01.2015 v 12:15:18. Zaručená elektronická značka byla shledána platnou (dokument nebyl změněn) a kvalifikovaný systémový certifikát byl v době ověření expirován. Údaje o zaručené elektronické značce: číslo kvalifikovaného certifikátu **17 A1 4B**, kvalifikovaný certifikát byl vydán akreditovaným poskytovatelem certifikačních služeb **PostSignum Qualified CA 2, Česká pošta, s.p. [IČ 47114983]** pro podepisující osobu (označující osobu) **PODATELNA, Krajské ředitelství policie kraje Vysočina, Krajské ředitelství policie kraje Vysočina [IČ 72052147]**. Elektronická značka byla označena platným časovým razítkem, založeným na kvalifikovaném certifikátu vydaném akreditovaným poskytovatelem certifikačních služeb. Platnost časového razítka byla ověřena dne 05.01.2015 v 12:15:18. Údaje o časovém razítku: datum a čas **05.09.2014 12:26:39**, číslo kvalifikovaného časového razítka **16 DA 9A**, kvalifikované časové razítko bylo vydáno akreditovaným poskytovatelem certifikačních služeb **PostSignum Qualified CA 2, Česká pošta, s.p. [IČ 47114983]**.

Vystavil: **Kraj Vysočina**
Pracoviště: **Kraj Vysočina**
Žižkova 1882/57, Jihlava, 58733 dne **05.01.2015**

Jméno, příjmení a podpis osoby, která autorizovanou konverzi dokumentu provedla:
Kamila Váňová

Otisk úředního razítka:

68270191-17650-150105121500

Poznámka:
Kontrolu této ověřovací doložky lze provést v centrální evidenci ověřovacích doložek přístupné způsobem umožňujícím dálkový přístup na adrese https://www.czechpoint.cz/overovacidolozky.