

ING. ROMAN SRP (SDT) PRO DN

V České republice stále chybí koordinátor inteligentní mobility zastřešující dopravní módy

ITS není záležitostí pouze silniční dopravy, ale jedná se o obor, který prostupuje napříč všemi dopravními módy. V České republice však stále chybí organizační struktura, která by tuto zastřešující a koordinační roli plnila. V rozhovoru pro Dopravní noviny to uvedl prezident Sdružení pro dopravní telematiku (SDT) Ing. Roman Srp.

Na jaké témata jste se v rámci SDT v poslední době zaměřovali?

Oblastí bylo více. Vedle návrhu koncepce dopravní infrastruktury, studie o rozvoji ITS v brněnské metropolitní oblasti či materiálů o ochraně dopravní infrastruktury a o vážení vozidel za jízdy (viz str. 12) nás neopustila naše orientace na oblast vládnutí, u které bychom byli rádi, kdyby vyústila v zřízení celostátního koordinátora mobility. Toto téma je podle nás stále aktuálnější, protože ITS se netýká pouze silniční dopravy, ale prostupuje napříč všemi druhy dopravy.

Ostatně i současná právní úprava na evropské úrovni, která začala v roce 2010 směrnicí o ITS, je postavená na využití ITS v silniční dopravě s rozhraním a přesahem na další dopravní módy. Vzhledem k rozvoji ITS ve všech dopravních oblastech však tato směrnice již není dostatečná a Evropská komise v návaznosti na novou Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu (Sdělení EK COM/2020/789 z 9. 12. 2020) plánuje její revizi. Větší důraz bude kladen na multimodální přístup, dekarbonizaci v dopravě, ochranu životního prostředí a digitalizaci. A toto dění v EU vnímáme jako vhodnou příležitost pro podporu oboru ITS i nás na národní úrovni.

Jak si tuto podporu konkrétně představujete?

V současné době je oblast ITS velmi obecně upravena v rámci zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, což s ohledem na multimodální charakter ITS a strategickou roli ITS již není dostatečné. Přitom za pomoci ITS lze dopravní systém využívat efektivněji, je možné zvýšit přepravní výkony, zkrátit cestovní časy, zvýšit bezpečnost dopravy, snížit dopady na ži-

votní prostředí a zdraví, zlepšit komfort pro cestující apod.

V rámci Asociace malých a středních podniků a živnostníků ČR, kde mám na starosti oblast dopravy, jsme připravili legislativní koncepci pro období 2021 až 2022. Zdůrazňujeme v ní mimo jiné právě důležitost zakotvení významu digitálních technologií, které prostupují napříč dopravními módy, v samostatné právní úpravě – v „Zákoně o ITS“. Právě nová právní úprava ITS by mohla zakotvit roli národní odborné organizace s mezikolektivním přesahem a motivací pro pozitivní působení na řízení a organizaci dopravy v rámci ČR a s přesahem do zahraničí, jejíž vznik ostatně navrhuje nový Strategický plán rozvoje ITS schválený vládou ČR.

Došlo by tak k výrazné změně vládnutí ve smyslu úpravy kompetencí jednotlivých úřadů veřejné a státní správy jak na státní, tak na regionální a municipální úrovni. A o to usilujeme. Podle našeho názoru bude vhodnější nikoliv vylepšovat vzájemnou spolupráci existujících institucí, ale etablovat samostatnou organizační strukturu, které by nový zákon o ITS zadal konkrétní kompetence k zajišťování spolupráce napříč dopravními módy a třeba i k řízení a vedení některých státních agend či projektů.

Co by k dalšímu rozvoji ITS, vedle zmíněného nového zákona, nyní nejvíc pomohlo?

Pokud se zaměřím na silniční dopravu, s kterou je obor ITS stále nejvíce spojován,

tak dlouhodobě upozorňujeme na to, že hospodaření s vozovkou a další rozvoj dopravního systému není možný bez vzniku silniční databanky, bez Centrální evidence pozemních komunikací. Ačko-



Ing. Roman Srp

liv je tato evidence mnoho let zákonem definována, její praktická realizace dosud chybí.

V oblasti reformy vládnutí může být inspirací Rakousko nebo Skandinávie. Pozitivní je, že kolegové z Ministerstva dopravy byli iniciátorem konzultačního projektu, který byl schválen Evropskou komisí a v rámci něhož se bude tato problematika řešit. Rakouský AustriaTech je podle nás vhodným

vzorem funkčního koordinátora inteligentní mobility. Jedná se o federální agenturu pro telematiku, která je zřízena při úřadu vlády. Nepodléhá tedy žádnému z ministerstev, která jsou problematikou dopravy nějakým způsobem dotčena. Má na starosti konkrétní vládní agendy, stará se o rozvoj projektů, rozvojových i vědecko-výzkumných, a je schopna je odborně organizovat a řídit.

Ostatně Česká republika již mnohokrát z činnosti AustriaTechu profitovala. Naposledy to bylo v případě velice úspěšných projektů v oblasti kooperativních systémů C-Roads. Rakouská agentura byla iniciátorem těchto pilotních projektů a my jsme měli to štěstí, že díky vzájemným dobrým vztahům jsme mohli být mezi spoluzakladateli a nyní sklízíme ovoce spolupráce, která byla započata v minulých letech. A zase je to o tom, že z dobře fungujícího vládnutí v oblasti inteligentní mobility mohou profitovat všichni.

V úvodu jste se zmínil o materiálu o ochraně dopravní infrastruktury

Ochrana dopravní infrastruktury je téma, které v evropském prostoru nabývá na stále větším významu. Výsledkem ochrany dopravní infrastruktury je její dostatečná odolnost proti nežádoucím vlivům, často se používá anglické slovo resilience. My se jsme se v rámci návrhu Strategie rozvoje ochrany dopravní infrastruktury v ČR zpracované pro Ministerstvo dopravy a ŘSD nechtěli na dopravní infrastrukturu z pohledu účastníků silničního provozu, tedy že vznikají škody na jejich zdraví a majetku. Zajímala nás ochrana dopravní infrastruktury a jejího vybavení před riziky a následky rizik, v důsledku jejichž působení infrastruktura nebude schopna plnit svou primární funkci.

Hrozeb působících na infrastrukturu je opravdu hodně a nesouvisí jen s provozem a dopravními nehodami. Jde třeba o nedostatečné dopravní plánování, pohyb přetížených vozidel (viz. str. 8), nedostatečnou péči, ale může jít i záměrné poškození infrastruktury formou kriminálních činů nebo kyberútoků. A nesmíme zapomenout ani na nepříznivé počasí a přírodní katastrofy, což se ukázalo i koncem června na jižní Moravě.

V této strategii jsme provedli jak rizikovou analýzu, kde jsme definovali hrozby pro dopravní infrastrukturu, tak jsme navrhli vhodná opatření a nastílnili vizi dalšího rozvoje s důrazem na možný přínos dopravních telematických technologií.

Když jste hovořil o AustriaTechu, zmínil jste se o projektu C-Roads. Do něj byly zapojeny mimo jiné i Brněnské komunikace (viz str. 11)...

Dopravní prostor České republiky je relativně malý a v zásadě ho můžeme rozdělit na prostor pražské a brněnské aglomerace a na Slezskou oblast. Každá z těchto oblastí má nějaké specifické dopravní problémy, avšak ty se v důsledku malého prostoru vzájemně ovlivňují.

Pražskou metropolitní oblastí jsme se zabývali před čtyřmi lety, kdy jsme k tomuto tématu vydali poziční dokument SDT. A díky dlouholeté úzké spolupráci s Brněnskými komunikacemi a Dopravním podnikem města Brna máme nyní možnost podílet se na zpracování vize rozvoje dopravního systému s akcentem na využití systémů ITS také v brněnské oblasti.

S tímto tématem přišli někteří experti SDT do kontaktu již před dvěma roky, kdy na půdě brněnské ŘSD vznikala technickoekonomická studie Implementace ITS na síti ŘSD v brněnské aglomeraci. V Brně je role ŘSD ještě důležitější než v Praze, protože klíčové páteřní komunikace v Brně jsou v majetku státu a ve správě ŘSD.

A právě z brněnské studie tehdy vzešel zásobník projektů ITS, které by na státní úrovni měly být realizovány tak, aby ITS napomohly eliminaci specifických problémů, které brněnská oblast má. Na tuto studii nyní navazujeme a společně s kolegy z BKOM a DPMB připravujeme materiál o rozvoji ITS v brněnské metropolitní oblasti.

Milan Frydryšek

Vaše konkurenční výhoda

S největším evropským výrobcem návěsové techniky nikdy nezůstáváte pozadu. Již 125 let přináší Schmitz Cargobull inovace v oboru – just more.

Nabízíme široké portfolio skladových návěsů ihned k odběru!

Více informací: +420 326 901 200 www.ewt.cz

autorisierter Partner von **SCHMITZ CARGOBULL**