

POTŘEBNÉ SETKÁNÍ

V září se v Praze uskutečnil již třetí ročník mezinárodní konference pod názvem Bezpečná dopravní infrastruktura, její odolnost v mimořádných situacích a analýza rizik.

Celou akci připravila pražská společnost CityPlan ve spolupráci s Ústředním automotoklubem. Záštitu nad ní převzali prezident ÚAMK ČR JUDr. Oldřich Vančěk, hejtman Středočeského kraje Ing. Petr Bendl, generální ředitel Ředitelství silnic a dálnic Ing. Alfred Brunclík, předseda České silniční společnosti Prof. Ing. František Lehevec, CSc., Prof. Ing. Petr Moos, děkan Dopravní fakulty ČVUT a také pan John Dawson, předseda programu EuroRAP.

I za krátkou dobu své existence si konference vydobyla u odborné veřejnosti vynikající renomé, což se letos projevilo dalším nárůstem počtu přednášejících. Program se proto poprvé rozšířil na dva dny. V Kongresovém sále Masarykovy koleje v areálu pražského Českého vysokého učení technického zaznělo celkem 22 příspěvků, kte-

ré se zabývaly tématem konference z nejrůznějších úhlů pohledu.

Doc. Ing. Antonín Peltrám z Institutu pro evropskou integraci upozornil ve svém vystoupení na základní podmínky bezpečné dopravní infrastruktury, na nebezpečí, vyplývající z upřednostňování výstavby nových komunikací před údržbou těch stávajících i na problematiku racionálního využívání investovaných finančních prostředků. Profesor Moos se věnoval tívrstvému modelu interakcí mezi vozidlem a dopravní cestou a mezi operátorem a prostředím vozidla. Ing. Jaroslav Zvára seznámil přítomné s projektem Jednotného systému dopravních informací pro Českou republiku, jehož je koordinátorem. Na příkladech jízdy po silnici v zimním období či reakcích části motoristické veřejnosti na uzavírky poukázal na ne-

hvězdičkovým ohodnocování bezpečnosti silnic.

Velmi zajímavé příspěvky si připravili rovněž pracovníci CityPlanu, jimž zároveň patří díky za perfektní organizační zvládnutí konference. Ing. Jiří Landa hovořil o přístupech Světové silniční asoci-

roristických útoků (s tím do jisté korespondoval také příspěvek podporučíka Jiřího Jílka z HZS Středočeského kraje Dopravní nehody a likvidace jejich následků). Ing. Petr Hofhansl představil možnosti, které skýtá modelování kritických manévřů v silničním provozu.

K složitě materií kolem dopravních nehod směřovaly přednášky podplukovníka Ing. Josefa Tesaříka z Policejního prezidia ČR (Zbytečně ztracené životy při silničních nehodách v ČR a postavení ČR v mezinárodním kontextu), Ing. Jindřicha Friče z Centra dopravního výzkumu (Šance dosažení padesáti-

ZAZNĚLO CELKEM 22 ODBORNÝCH PŘÍSPĚVKŮ, KTERÉ SE ZAOBÍRALY TÉMATEM KONFERENCE Z NEJRŮZNĚJŠÍCH ÚHLŮ POHLEDU.

ace PIARC ke zvyšování bezpečnosti. Velký ohlas, a to i ve sdělovacích prostředcích, mělo vystoupení Ing. Dagmar Sázavské, která poprvé oficiálně prezentovala aktualizovanou rizikovou mapu pro Českou republiku, založenou na údajích z let 2005–2007 (Autostyl ÚAMK o ní informoval v minulém čís-

procentního poklesu usmrcených v silničním provozu v Evropě a ČR) a MUDr. Leoše Klika z Územního střediska záchranné služby Středočeského kraje (Zdravotní rizika moderní dopravy).

Perspektivní oblasti zkoumání nastíhli Ing. Vlastimil Novák z firmy AŽD Praha (Zvyšování bezpečnosti chodců) a Ing. Jan Bajgar ze společnosti Bajgar Driving (Lze bezpečnost měřit?).

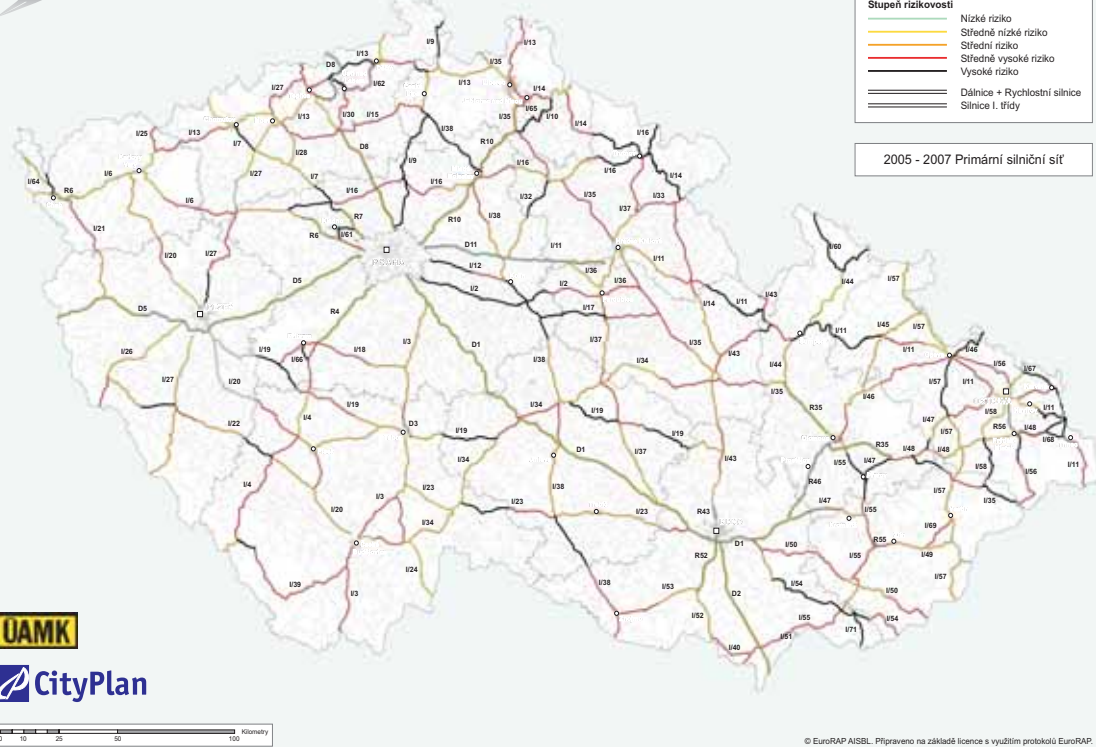
Spíše do praktické sféry zasahovala vystoupení Ing. Jaroslava Láta, MBA ze společnosti PDSsystems (Systémy aktivní bezpečnosti na dopravní infrastruktuře), Ing. Oty Sládky, Ph. D. z firmy Kybertec (Snižování rizik pomocí zvyšování ergonomie operátorských tunelových pracovišť), Ing. Václava Tolara ze společnosti PPS (Použití bezpečnostních prvků na silničních komunikacích) nebo podplukovníka Bc. Pavla Noska z Ředitelství služby dopravní policie PP ČR (Bezpečnost při přepravě nebezpečných nákladů).

Názorové spektrum bylo rozšířeno i o stanoviska správců komunikací. Ty reprezentovali předseda komise pro dopravu Středočeského kraje Ing. Jiří Burian (Bezpečně po silničních Středočeského kraje) a Ing. Jiří Volek z Ředitelství silnic a dálnic (Zvyšování bezpečnosti na komunikacích ve správe ŘSD).

Zhodnocení vědeckého přínosu konference přísluší nepochybně povoláníjším. Je však třeba jednoznačně vyzvednout skutečnost, že její výstupy nezůstaly uzavřeny ve zdech posluchárny a prostřednictvím médií byly přenášeny i na širokou veřejnost. Doufáme, že je nepřehlédnou ani ti, kteří by měli mít v první řadě zájem na nápravě mnohdy neutěšeného stavu našich komunikací.

Marek Chvála

EuroRAP
EUROPEAN ROAD ASSESSMENT PROGRAMME



TAKTO VYPADÁ AKTUALIZOVANÁ RIZIKOVÁ MAPA DÁLNIC A SILNIC 1. TŘÍDY V ČR. MŮŽETE JI POROVNAT S JEJÍ PŘEDCHOZÍ PODOBOU, KTEROU JSME UVEŘEJNILI V LETOŠNÍM LETNÍM DVOJČÍSLE AUTOSTYLU ÚAMK

zbytnost snadné dostupnosti rychlých a spolehlivých informací pro řidiče.

O náplni činnosti Evropského programu hodnocení silnic EuroRAP promluvil jak jeho prezident John Dawson, tak i jeho engineering manažer James Bradford, jenž se také podrobněji zmínil o tzv.

le). Ing. Lubomír Trška shrnul praktické poznatky z provádění bezpečnostních inspekcí v České republice. Ing. Ivan Beneš a Ing. Jana Caletková obrátili pozornost přítomných k dopravní síti coby součástí kritické infrastruktury státu, vystavené riziku živelních pohrom, technologických havárií i te-

POHLED DO JEDNACÍHO SÁLU
KONFERENCE

éru nedůvěry. Je tu něco nového, odlišného, s jiným úhlem pohledu. Pozitivně ale působí zejména příklad jiných zemí, kde program EuroRAP již nyní výrazně přispívá ke zvyšování bezpečnosti na silnicích. Respektujeme, že ekonomické možnosti v rozličných koutech Evropy mohou být a jsou rozdílné, vždy lze ale začít malými a finančně ne tolik náročnými projekty.

Co můžete říci o realizaci změrů EuroRAP v České republice?

Jsem maximálně spokojen s tím, jak se programu EuroRAP věnuje společnost CityPlan a osobně pan inženýr Landa. Už při prvním ročníku této konference jsme se setkali, hovořili o šancích, které EuroRAP skýtá, a od té doby se je společnými silami snažíme měnit ve skutečnost. Dosavadní výsledky jsou velmi úspěšné.

Jakou roli v EuroRAP hrají autokluby a speciálně ÚAMK?

ÚAMK je přímou součástí programu, protože EuroRAP je, jak jsem již zdůraznil, platformou autoklubů. Zatímco pozice Cityplanu je zakotvena v technické oblasti, úlohou ÚAMK je oslovit co nejširší veřejnost. To se mu skutečně daří.

Marek Chvála

V ZÁJMU VŠECH

Vzácným hostem pražské konference o bezpečné dopravní infrastruktúře byl John Dawson, předseda Evropského programu hodnocení silnic EuroRAP. Při této příležitosti jsme ho požádali o rozhovor.

O náplni EuroRAP jsme čtenáře našeho časopisu již informovali. Jaké však byly důvody pro jeho vznik?

Po značném úspěchu, který znamenal sesterský projekt EuroNCAP, zaměřený na bezpečnost automobilů, se vynořila myšlenka zavést podobné hodnocení také pro komunikace. Prvními zeměmi, které s tím začaly, byly Velká Británie, Nizozemsko a Švédsko a následně se program velmi rychle rozšířil do mnoha států v Evropě a na celém světě.

Znamená to, že EuroRAP má po zeměkouli „příbuzné“?

Existuje globální program hodnocení silnic iRAP, jehož mám rovněž čest být předsedou. Dále fungují na jednotlivých kontinentech programy AusRAP, usRAP, KiwiRAP a aktivity vyvíjíme rovněž v rozvojových regionech.

Kolik evropských zemí je součástí EuroRAP?

Aktivních je přes třicet. Tady je ale na místě zdůraznit, že se jedná o nevládní záležitost, vzniklou na bázi národních autoklubů. Vládní podpora v jednotlivých státech je proto rozdílná.

Můžete uvést některé pozitivní příklady?

V Nizozemsku kupříkladu tamní ministr dopravy veřejně vyhlásil, že všechny silnice, které budou mít v hodnocení EuroRAP dvě a méně hvězdiček, budou systematicky odstraněny. Ve Velké Británii zase úřady neustále zkoumají údaje EuroRAP, zahrnující 50 tisíc kilometrů komunikací, a využívají je jako pomůcky při stanovování investičních priorit.

Setkáváte se naopak i s nepřátelským postojem k vaší činnosti?

Víte, nesmírně důležité je, abychom nezůstali uzavřeni jen v odborné sféře. Čím více jsou lidé seznámeni a srozuměni s našimi

cíli, tím více jsou vládní činitelé nuceni respektovat jejich mínění. Je přirozené, že když někde začínáme, narážíme u autorit na bari-



PŘEDSEDA PROGRAMU
EURORAP JOHN DAWSON

JOHN DAWSON (*1950)

Absolvoval univerzitu v Southamptonu. Působil jako ministerský vedoucí odboru pozemních komunikací pro Londýn a Skotsko a následně jako ředitel strategie a mezinárodních vztahů v Britské automobilové asociaci. Po dvě funkční období stál v čele organizace ERTICO, vyvíjející inteligentní dopravní systémy, a také se zasloužil o vznik sítě letecké záchranné služby ve Velké Británii. Vedle funkcí v EuroRAP a iRAP je současně tajemníkem Nadace Mezinárodní automobilové federace FIA pro automobily a společnost.