

PROF. ING. KAREL POSPÍŠIL, PH.D., LL.M. (CDV) PRO DN

„DOPRAVNÍ VÝZKUM PŘÍSPÍVÁ K ROZVOJI UDRŽITELNÉ MOBILITY“

V posledním roce se stále více hovoří o potřebě udržitelné mobility, a to i vztahu k čerpání evropských fondů. Dobrých příkladů udržitelné mobility ze zahraničí vidíme celou řadu, zmiňme třeba Kodaň či Vídeň. Vědí ale česká města, co toto široké téma představuje konkrétně? Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., (CDV) se tímto novým trendem zabývá na expertní úrovni. Na podrobnosti jsme se proto zeptali jeho ředitele, prof. Ing. Karla Pospíšila, Ph.D., LL.M.

„Jaká je podle vás situace v oblasti udržitelné mobility v České republice a jaké jsou její perspektivy?“

„Stále častěji dnes slyšíme, že města musí mít zpracovány plány udržitelné městské mobility, protože jinak nedosáhnou na finance z EU. Některá města si ho již pořídila a po formální stránce mají splněno. Přístupy měst k nim se však velmi liší. Některá plánují jako nutné zlo, a tak k němu přistupují zcela formálně, jiná pochopila, že mají jedinečnou příležitost podívat se mobilitu na svém území komplexně a současně získat dokument, ze kterého mohou čerpat řadu let.“

Odpovědně zpracovaný plán udržitelné mobility je strategickým dokumentem, který je vytvořen k uspokojení potřeb mobility lidí a podniků

Odpovědně zpracovaný plán udržitelné mobility je totiž strategickým dokumentem, který je vytvořen k uspokojení potřeb mobility lidí a podniků ve městech a jejich okolí. Co je ale zvláště důležité – počítá s názorem občanů, přináší nový pohled na veřejný prostor, nabízí nový životní styl, je citlivý k životnímu prostředí, a přitom umožňuje přirozený hospodářský rozvoj. Při jeho tvorbě se musíte vžít do budoucnosti a představit si, jak bude z dopravního pohledu vypadat vaše město za 20 či více let.

V žádném případě nejde o nějaké aktivistické omezování dopravy na úkor potřeb města. Jde o to, aby doprava byla ku prospěchu rozvoje města a lidí, kteří v něm žijí.“

„S tím souvisí i zavádění nových inteligentních dopravních systémů a také otevřených technických specifikací. To jsou znaky nového fenoménu 'Smart Cities'. Co vše si lze pod tímto pojmem představit?“

„Chytrá města (Smart Cities) jsou novým konceptem, jak efektivněji město spravovat, jak zapojit do jeho tvorby občany a jak jim usnadnit a zpříjemnit život ve městě.“

Zabýváme se testováním a vyhodnocováním různých chytrých technologií z hlediska funkčnosti, dopadu i ekonomické návratnosti. Umíme sestavit strategii založenou na inovacích, které lze financovat z evropských dotací

Vyžaduje politický závazek s měřitelnými cíli, propracované dlouhodobé strategie a znalost vhodných technologií. CDV je kromě praktických aplikací ve městech je také autorem metodiky ministerstva pro místní rozvoj pro tento koncept.



Foto: PAT

Prof. Ing. Karel Pospíšil, Ph.D., LL.M.: „Jsem velmi rád, že CDV zvládlo transformaci z příspěvkové organizace na veřejnou výzkumnou instituci. Je to zásluha velkého nasazení kvalitního týmu lidí, které CDV má. A i když se nám podařilo vybudovat z Operačního programu Výzkum a vývoj pro inovace (OP VaVpI) moderní výzkumné kapacity, síla CDV spočívá právě v kvalitních lidech, kteří dokážou táhnout za jeden provaz ve prospěch nejen firmy, ale i dopravního sektoru vůbec.“

Zabýváme se testováním a vyhodnocováním různých chytrých technologií z hlediska funkčnosti, dopadu i ekonomické návratnosti. Umíme sestavit strategii založenou na inovacích, které lze financovat z evropských dotací. Například jsme připravili strategii pro nasazení inteligentních dopravních systémů v aglomeraci Hradec Králové – Pardubice, která byla ministerstvem dopravy schválena, a obě města budou moci již v příštím roce investovat.

V projektu SMARTNET testujeme různé senzory propojené do jedné sítě a jejich spolehlivost. Hledáme způsoby, jak městům usnadnit orientaci v nových technologiích a zároveň jak tyto technologie použít pro lepší a propracovanější řízení dopravy.“

„Souvisí s tím nějak i parkování ve městech?“

„Jistě, souvisí. Je to další téma, které v rámci Smart Cities řešíme. Vyvinuli jsme, navrhli a pilotně ověřili systém chytrého parkování. Systém je založen na senzorech snímajících parkovací stání a je propojen s městským systémem pro placení parkovného. Pro města jsme také připravili webovou kalkulačku <http://chytremesta.sk/sk/chytre-mesto/kalkulacka-chytreho-parkovania>, díky které lze velmi snadno spočítat očekávané náklady na systém a připravit tak odpovídající rozpočet.“

„Jaké jsou finanční nároky? Co ukázalo pilotní testování?“

„Byť se může zdát, že je systém nákladný, přibližně osm tisíc Kč na jedno parkovací stání, jeho návratnost je v řádu měsíců. To jsme prokázali vyhodnocením pilotní instalace systému chytrého parkování v reálném provozu ve vybraném městě. Systém odhalil, že řada řidičů má k placení parkovného velmi volný vztah a že není prováděna důsledná kontrola.

Jen během pěti týdnů tak přišlo toto město ve zkoumané lokalitě o 330 tisíc Kč, což činí zhruba šest tisíc Kč měsíčně na jedno parkovací místo.“

„K čemu kromě vyššího výběru parkovného jsou chytré parkovací systémy dobré?“

„Prostřednictvím systémů chytrého parkování města mohou nejen regulovat objemy individuální dopravy, ale získají také nástroj k optimálnímu využití parkovacích kapacit, snížení ujetých kilometrů k hledání parkovacího místa apod. K tomu je řada naprosto jasných důkazů z celé Evropy. Barcelona například tímto způsobem snížila počet vozidel přijíždějících do města o 18 procent. Koncept je tak velkou příležitostí pro města, která s individuální dopravou zápasí, chce to jen počáteční odvalu a přesvědčení.“

„Jak se vám podařilo zavádět myšlenky udržitelné mobility do praxe?“

„Snad největší příležitost pro aplikaci myšlenek udržitelné mobility jsme dostali v Bratislavě, pro kterou jsme zpracovali Územní generel dopravy.“

Snad největší příležitost pro aplikaci myšlenek udržitelné mobility jsme dostali v Bratislavě, pro kterou jsme zpracovali Územní generel dopravy

Jedná se o komplexní projekt, který probíhal v letech 2014 a 2015. Využili jsme v něm znalosti expertů napříč celým Centrem dopravního výzkumu. Udržitelná mobilita v něm dostala prostor v návrhové části, které předcházely dopravní průzkumy, průzkum dopravního chování, konstrukce predikčního dopravního modelu a podrobná analýza nasbíra-

ných dat. Ta potvrdila, že rozvoj automobilové dopravy je v Bratislavě dlouhodobě neudržitelný. Dochází k extrémnímu přetížení mnoha křižovatek a omezování pěší a cyklistické dopravy automobilovou dopravou. Jen pro zajímavost: podle slovenských předpisů je možné parkovat osobní auta i na chodnících. Zlepšit by se měla i infrastruktura hromadné dopravy, například tangenciálním propojením tramvajových tratí, které jsou v současnosti výhradně, jako ostatně i v řadě českých měst, radiální.

V našem návrhu jsme se také zaměřili na budování nabídky pro cyklistickou dopravu, ve variantách s omezením a bez omezení automobilové dopravy. Cyklistu dnes v Bratislavě uvidíte výjimečně, přitom Bratislava má vhodné podmínky, protože většina jejího území je rovinná. Dále navrhujeme několik zlepšení infrastruktury MHD a opatření pro omezování automobilové dopravy v centrální části města – zejména parkovací politiku (rezidenční parkování, dohled nad platební kázní, využití ITS), parkoviště Park & Ride, přestupové uzly veřejné dopravy a zklidňování dopravy v obytných zónách omezením rychlosti na 30 km/h.“

„V loňském roce jste označil jako prioritu CDV především vytvoření komplexního pohledu na rozvoj dopravního sektoru. Jak jste s touto prací daleko?“

„Ano, to stále platí. Tento komplexní pohled na rozvoj dopravního sektoru zahrnuje zdroje jeho financování, investiční proces, systém hospodaření, systém zkvalitňování bezpečnosti a řízení provozu na dopravní infrastruktuře, environmentální aspekty dopravy a další komponenty dopravního systému. Již v roce 2013 jsme pro ŘSD připravili zadávací dokumentaci pro Systém hospodaření s vozovkami. Od té doby se prakticky nic nestalo. Na ŘSD se vyměnilo vedení, které zatím současně ve smyslu této dokumentace nevypsalo. Na ministerstvu dopravy jsme představili soubor projektů, které jsou základem pro vytvoření zmíněného komplexního přístupu. Nejdále jsme s přípravou predikčního modelu dopravní nehodovosti, který má přímý dopad na plánování, ale i s podklady pro modelování dopravní poptávky apod.“

„Co vaše konkurence?“

„Mám za to, že CDV by nemělo konkurovat jiným subjektům v činnostech pro ministerstvo dopravy a jeho organizace. CDV je organizací, kterou si zřídilo ministerstvo dopravy mimo jiné pro to, aby mělo odborné pracoviště, které mu a jeho organizací poskytne odbornou oporu pro rozhodování. CDV od své transformace na veřejnou výzkumnou organizaci v roce 2007 prokázalo, že i přes drastický pokles činnosti pro MD (z nějakých 85 procent výnosů na 3 procenta) je s to svou odborností a kvalitou práce obstát (obrat CDV v roce 2007 byl 108 milionů Kč, v loňském roce 216 milionů Kč). Myslím ale, že poslání CDV je právě v tom, aby fungovalo pro MD a jeho organizace. Tak je tomu u obdobných organizací v Německu

(BAST), Belgii (BRRC), Francii (IFSTAR), Maďarsku (KTI) a jinde v Evropě, ale i v řadě států USA (například virginské VTRC). Jsem přesvědčen o tom, že si to současně vedení ministerstva uvědomuje.“

„Pane profesore, za nedlouho skončí vaše druhé, poslední funkční období v pozici ředitele CDV. Co vidíte, když se ohlédnete zpátky?“

„Nelze vypočítávat jednotlivé milníky a příznivé i nepříznivé situace, kterými CDV za osm let, co jsem měl tu čest být jeho ředitelem, prošlo. Je to ještě velmi živé. Ale přece, řeknu dvě věci. Za prvé jsem velmi rád, že CDV zvládlo transformaci z příspěvkové organizace na veřejnou výzkumnou instituci. Je to zásluha velkého nasazení kvalitního týmu lidí, které CDV má.“

CDV by nemělo konkurovat jiným subjektům v činnostech pro Ministerstvo dopravy a jeho organizace

Za druhé, i když se nám podařilo vybudovat z Operačního programu Výzkum a vývoj pro inovace (OP VaVpI) moderní výzkumné kapacity, síla CDV spočívá právě v kvalitních lidech, kteří dokážou táhnout za jeden provaz ve prospěch nejen firmy, ale i dopravního sektoru vůbec.

S lidmi souvisí také generační proměna struktury zaměstnanců, ke které v průběhu mých dvou funkčních období došlo. Více než polovina zaměstnanců CDV se za toto období obměnila. To dalo možnost neztratit schopnosti původního týmu a současně je výrazně rozvinout v nových oblastech, například těch, o kterých jsme dnes spolu mluvili.“

„Mohli byste se přesto pokusit krátce uvést, čím CDV přispělo k rozvoji dopravního sektoru?“

„Pokusím se jen heslovitě po divizích. CDV je rozděleno nyní do čtyř divizí. První divize, divize rozvoje dopravy pod vedením Ing. Martina Pípy, mimo jiné dosáhla úspěchů v ITS, kdy například v USA koupili náš inteligentní systém pro řízení dopravního proudu a v ČR úspěšně zavádí chytré parkovací systémy. Druhá divize, divize dopravní infrastruktury a životního prostředí pod vedením Ing. Jiřího Jedličky, mimo jiné rozvinula poznání v oblasti rozvinavých reakcí v betonu CB krytů vozovky a systémů hospodaření a řeší problematiku plánů udržitelné mobility. Třetí divize, dopravního inženýrství a bezpečnosti provozu pod vedením dr. Jindřicha Friče, získala prestižní ocenění předané místopředsedou Evropské komise v minulém roce v Aténách na zasedání ministrů dopravy zemí EU za významný přínos ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, když se významně podílela na zpracování několika evropských směrnic v této oblasti. Čtvrtá divize, lidského faktoru a modelování v dopravě pod vedením dr. Petra Šenka, který svá doktorská studia absolvoval na univerzitě v Kjótu, přinesla do ČR zcela novou kvalitu v oblasti modelování dopravní poptávky a predikčních modelů v této oblasti. (kp)