

Doprava a silnice

MĚSÍČNÍK PRO PODNIKATELE A PROFESIONÁLY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

Rozhovor

Budoucnost BESIPu

Technika

Nová SUV Ford

Modernizace kabin

Tatry Phoenix

Citroën Jumper

a Peugeot Boxer

Reportáž

Veletrh IAA v Hannoveru

Dodávky MB nabité elektronikou

Minivany Hyundai

Karavana 2016 s Renaultem

Země Živitelka

Zimní příloha

Téma dne

www.automobilrevue.cz

Cena výtisku 76 Kč



Vlastní testy redakce:

VOLVO FH DACIA DUSTER/SUZUKI VITARA RENAULT KANGOO/VW TOURAN BUS SOLARIS



Autoprůmysl má k bezpečnosti silničního provozu co říct

V létě byl ministrem dopravy na návrh ministra vnitra jmenován nový člen Rady vlády pro BESIP, Petr Karásek, který bude v radě zastupovat Sdružení automobilového průmyslu ČR (AutoSAP).

Petr Karásek je poradcem prezidenta sdružení a bývalým členem představenstva AutoSAP. Sdružení automobilového průmyslu přichází jeho prostřednictvím se svojí představou do diskuse o dalším směřování Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. BESIP (Bezpečnost silničního provozu) je hlavním koordináčním subjektem oblasti bezpečnosti silničního provozu v České republice. Požádali jsme o rozhovor nového člena BESIP Petra Karáska.

Jaký máte vztah k silničnímu provozu, proč si AutoSAP jako svého zástupce vybral právě vás?

Mé vztahy s automobilových sdružením se datují v podstatě od jeho založení, tedy od roku 1989. V té době jsem působil jako konstruktér autobusových podvozků v Karose Vysoké Mýto a řady akcí pořádaných AutoSAP jsem se účastnil. Intenzivněji jsem se sdružením spolupracoval koncem devadesátých let, kdy jsem již působil ve vedení Karosy jako obchodní ředitel a člen představenstva. Po odchodu z Karosy jsem se začal věnovat krizovému řízení a restrukturalizacím výrobních firem, přičemž jeden z prvních projektů se týkal záchranu dnešní Škody Transportation, vyrábějící mj. tramvaje, a jeden z posledních velkých projektů se týkal záchranu a restrukturalizace tradičního českého výrobce těžkých nákladních vozidel Tatra, kterého jsem zastupoval mj. i v představenstvu AutoSAP. Kromě běžných řídicích zkušeností jsem měl možnost najezdit mnoho a mnoho desítek tisíc kilometrů s autobusy a těžkými nákladními vozy v rámci podnikových zkoušek, a rovněž pohled na provoz zpoza kontroly tramvaje je zajímavou zkušeností. Kombinace znalosti problematiky automobilového průmyslu právě s uvedenými zkušenostmi zřejmě přesvědčily mé kolegy v AutoSAPU k mému doporučení.

Oblast bezpečnosti silničního provozu je v poslední době předmětem velmi častých a mnohdy vyhraněných diskusí. Proč se chce AutoSAP více zapojovat do této diskuse?

Cílem snažení všech subjektů automobilového průmyslu je navrhnout, připravit, vyrobit a dodat zákazníkům co nejvyšší produkt, tedy automobil. Snaha automobilového průmyslu však nekončí jen dodáním produktu uživateli, ale intenzivně pokračuje formou různých služeb během celého životního cyklu vozidla. Automobilový průmysl je spolu s několika málo dalšími



Člen Rady vlády pro BESIP, Petr Karásek

odvětvími už dlouho také tahounem technického pokroku.

Nicméně kvalitu užívání produktů automobilového průmyslu ovlivňují významně i jiné oblasti – dopravní infrastruktura, systém organizace dopravy, příslušná legislativa, výchova účastníků dopravního systému a mnoho dalších, přímo i nepřímo. Jedná se zejména o různé společenské faktory, jakými jsou morálka a disciplína, vzájemné chování lidí mezi sebou, příklady chování společenských elit atd.

Technický pokrok není vždy přímočarý, často je třeba řešit i různé problémy, či se dokonce objevují i slepé uličky vývoje v oboru. Nicméně nelze automobilovému průmyslu upřít, že jeho snaha o pokrok při vývoji nových výrobků a souvisejících služeb a jeho schopnost řešit problémy a učit se z vlastních chyb patří v podnikatelské činnosti k těm nejurputnějším a také i nejefektivnějším. O to více se ale musí automobilový průmysl zabývat i dalšími faktory a oblastmi, které sám svými výrobky a službami nemůže přímo ovlivňovat, ale které mají, či mohou mít neblahý dopad na kvalitu užívání výrobků a služeb automobilového průmyslu jeho uživateli. Jinými slovy na faktory, které mohou inovace a další úsilí automobilového průmyslu ve vnímání uživatelů automobilů zhatit a kazit. Proto se musí automobilový průmysl všude na světě intenzivně zapojovat i do mezioborových a společenských diskusí, které se týkají všech oblastí použití automobilů a dal-

ších produktů a služeb automobilového průmyslu. Nejinak tomu je i v České republice a v našem národním kontextu.

V čem vidíte možný přínos AutoSAPu pro oblast bezpečnosti provozu?

Možná už jenom v tom, že se pokusíme znovu rozšířit zažité spojení bezpečnost silničního provozu na dříve obvyklé spojení BEZPEČNOST A PLYNULOST SILNIČNÍHO PROVOZU.

Z výrazně převažující části je užití automobilů v provozu motivováno racionálním účelem či nutností přepravit osoby či zboží z jednoho místa do jiného. To je ostatně pradávný princip všech přeprav. Tato přeprava však nemá pouze aspekty rychlosti jízdy či bezpečnosti dopravy, které může řidič v rámci své libovůle ovlivnit. Naopak faktorů, které jsou v zadání každé jedné účelové přepravy, je celá řada – potřebná forma, obsah a objem přepravy (vyjádřené například technickými parametry na obsaditelnost či parametry převáženého nákladu), směřování (výchozí, průjezdni a cílové body), požadovaný čas výjezdu a doručení, kvalita, komfort vlastní přepravy, bezpečnost, respektive míra jednotlivých rizik, ekonomika, ekologie, ale i další psychologické, sociální a technické parametry. Řidič či osoba, která spolu s ním o parametrech přepravy rozhoduje, musí v každé situaci s využitím všech dostupných informací neustále optimalizovat všechny potřebné parametry a hledat oblast možných řešení. Toto se však neděje jen před výjezdem vozidla, ale tuto optimalizaci dle aktuálního vývoje situace provádí každý řidič v podstatě neustále během celé přepravy. Pokud tuto úlohu nesplní dobře, a to většinou v jakémkoliv významném aspektu, tak přeprava nesplnila svůj účel se všemi následky jak pro řidiče či přepravní subjekt, tak často bohužel s negativními dopady i na další subjekty a osoby. Je zřejmé, že v případě nehody jde v první řadě o negativní dopady na životy a zdraví osob, dále o materiální ztráty (přímé i nepřímé), ale jsou zde i závažné „nehody“ v oblasti nesplněního či špatně splněného účelu přepravy (nedodání nákladu včas, jeho poškození přepravou), ekonomické aspekty, ekologické havárie apod. Z našich zjištění se nám zdá, že z diskusí o zlepšování systému dopravy se parametry garantovaného dojetí v určitém čase, s vynaložením předem víceméně přesné vykalkulovatelných nákladů a další parametry týkající se kvality, komfortu dopravy apod. vytrácejí a jsou přebíjeny zejména návrhy různých sankcí, zákazů a dalších regulačních opatření na různé úrovni,

kteří jdou nezřídky přímo proti účelu dopravy, ekonomice dopravy, plynulosti a předvídatelnosti dopravních toků apod.

Má to snad znamenat, že automobilový průmysl nevnímá bezpečnost dopravy jako hlavní prioritu?

To v žádném případě tak není. Pokud si vybereme, kolik různých systémů a opatření automobilový průmysl za posledních cca 30–40 let aplikoval v rámci konstrukce vozidel do reálného provozu a jaké pozitivní dopady na záchranu zdraví a lidských životů to přineslo, tak nelze automobilovému průmyslu upřít neustálou snahu se tomuto tématu prioritně věnovat.

Ale často zjednodušeně prezentovaný rozpor a protiklad mezi rychlostí a bezpečností jízdy, kdy téměř každé dopravní opatření je doprovázeno argumentem, že sice snižuje rychlost (a plynulost dopravy), ale cílem je údajně maximální bezpečnost účastníků silniční dopravy, je zavádějícím a demagogickým. Každý technicky vzdělaný člověk přece na otázku, při jaké rychlosti jízdy vozidla je maximální bezpečnost přepravy, logicky a správně odpoví, že při nulové. A nulová rychlost přepravy znamená žádnou přepravu.

Ale chceme zrušit veškerou přepravu osob i zboží? Můžeme o něčem takovém vůbec uvažovat? Samozřejmě, že nikoliv. Naopak globalizující svět vyžaduje neustálé nárůsty objemu přepravy zboží, ale i zvýšenou mobilitu lidí. Cílem tedy musí být zefektivnění dopravy, větší predikovatelnost a spolehlivost plnění zadání dopravit něco z bodu A do bodu B v definovaném čase za definované náklady apod. Parametr bezpečnosti musí zůstat nadále velmi významný, ale z výše uvedeného je jasné, že není jediný. Naopak, zvýšení plynulosti pokud možno bezkonfliktního dopravního systé-

mu by mělo počet kolizí v tomto systému snížit, a tím i naopak zvýšit bezpečnost.

Jako teorie to zní dobře, ale jak prakticky tyto záměry realizovat?

Začnu trochu z většího nadhledu. Automobilový průmysl jako motor technického a technologicko-organizačního pokroku vyvinul za posledních přibližně 100 let řadu metod a postupů, které mu umožnily tento pokrok realizovat, ale našly uplatnění i v jiných oblastech. Automobilový průmysl jako jeden z prvních opustil prosté donucovací principy taylorismu či Fordovy organizace práce. Zjistil při tom, že pokud výrobní dělník jako účastník tohoto procesu nemá ke své činnosti vhodné podmínky, prostředí, vzdělání a také pozitivní motivaci, nelze ho jen převažujícími represemi přimět k tomu, aby produkoval žádoucí a kvalitní výstupy. Již před řadou desetiletí se v automobilovém průmyslu (a nejen v něm) začaly aplikovat metody kvality, které jsou založeny na detailním analyzování jednotlivých příčin nežádoucího jednání lidí (dělníků i techniků), a to až do úrovně 8 vrstev kořenových příčin a následně byly vypracovány metody řešení těchto příčin a problémů.

Do diskuse o bezpečnosti silničního provozu by právě automobilový průmysl mohl přinést zkušenosti z toho, jak sám musel řešit problémy, které byly zaviněny lidmi – účastníky výrobních a souvisejících procesů – přičemž musel pečlivě analyzovat všechny kořenové příčiny a všechny okolnosti vzniku nežádoucích situací. Následně pak vznikala řešení založená na kombinaci správných vstupů, odpovídajících postupů a procesů, vzdělání a zaškolení účastníků činností, jejich motivací a podmínek, ve kterých svoji činnost vykonávali. Přitom byly eliminovány zejména situace, ve kterých na jednoho daného pracovníka

působily různé faktory v protichůdných směrech, s čímž si neuměl poradit, nebo nebyl na takové situace dostatečně připraven, což následně s velkou pravděpodobností vedlo k nějaké formě jeho selhání a tím i vzniku problému pro firmu.

Analogie, kterou se zde snažíme naznačit, je více než nasnadě. Je třeba trpělivě a pečlivě analyzovat v hlubších a hlubších rovinách důvody, které vedly účastníky dopravních nehod (a nejen ty přímé) k takovému vyhodnocení všech na ně působících faktorů (při výpočtu jejich „optimalizační rovnice“ parametrů přepravy a chování při ní), které ve svém důsledku způsobily onu nehodu. Podobné postupy známe například i z dokumentárních pořadů o vyšetřování leteckých nehod. Na základě závěrů těchto víceúrovňových analýz, provedených i za účasti specialistů psychologů a sociologů, lze pak jednak hledat možnosti odstraňování těch nejčastějších příčin či příčin nejzávažnějších selhání, ale i připravovat pro účastníky dopravního systému jakési metodické návody a postupy, jak by měli určité modelové situace řešit. Opět i toto je příklad vycházející z průmyslové praxe.

Stále se pohybujeme v teoretické rovině.

Můžete uvést nějaké konkrétnější příklady?

Automobily jsou čím dál více vybavovány různými asistenčními systémy. Jedním z nich je například adaptivní tempomat. Tato zařízení byla zavedena do provozu, ale pro jejich běžné používání neexistují zatím žádná metodická doporučení, jak by měli řidiči postupovat v případě, kdy jejich asistenční systém v dané situaci dodržuje stále bezpečnou vzdálenost za vpředu jedoucím vozidlem a mezitím další a další vozidla tuto bezpečnou mezeru „zneužívají“ pro předjetí a zařazení se do proudu vozidel těsně před něj, čímž je daný řidič neustále svým správně fungujícím systémem adaptivního tempomatu zpomalován a odsouván relativně vzad. Kromě negativního dopadu na účel jeho cesty (nedodržení naplánovaného časového harmonogramu) stoupá jeho vozu spotřeba (tedy „neplní“ parametry a cíle v oblasti ekonomiky přepravy), neustálým cyklickým brzděním a zrychlováním se snižuje komfort jeho přepravy s podobně negativním mikrodopadem i na ekologii a nakonec vzrůstá i riziko kolize s předjíždějícím či vozidlem jedoucím vzadu. Řadě řidičů v takové situaci dojde dříve či později trpělivost, asistent bezpečného odstupu od vpředu jedoucího vozidla vypne, a svoji mezeru za ním zkrátí či jinak bude bránit svému předjetí, což zřejmě není optimální řešení dané dopravní situace. Vědí řidiči, jak by se měli správně v takové situaci zachovat? Jsou metodické pokyny pro správné řešení uvedené situace vhodné publikovány či diskutovány odpovídajícími mediálními kanály? Zatím tato konkrétní situace vzhledem k počtu vozidel vybavených uvedenými asistenty není pravděpodobně zcela běžná, nicméně v případě, kdy by popisovaná situace vedla k nějaké nehodě, s největší pravděpodobností by se kategorizovala pouze jako nesprávný způsob jízdy (koho?) nebo nedodržení bezpečné vzdálenosti, ev. nesprávné předjíždění. Ale kořenová příčina by zřejmě nebyla odhalena, a tím by ani pravděpodobně nedošlo k najetí konkrétních opatření,





jak napříště výskyt takového problematické situace snížit a námět v podobě nějakého metodického doporučení řidičům rozšířit mezi veřejnost. Podobných případů z běžné řidičské praxe, kdy řidiči, aby mohli splnit zadání své přepravy, často musí porušit nějaké pravidlo, protože je postaven do situace „buď – a nebo“ je mnoho. Tedy buď dodrží jedno pravidlo (například zadání přepravy), nebo dodrží druhé (například zákaz vjezdu do oblasti cílového určení), ale obě současně dodržet nelze. Pro řidiče kamiónů je příkladem rozpor mezi dodržением pravidla pro povinný odpočinek a pravidel zákazu stání v místech, kam ještě v rámci svého limitu jízdy může dojet. Často se tedy stává, že buď poruší jedno pravidlo, nebo druhé, protože silniční síť není vybavena dostatečným množstvím odstavných parkovišť, kde by si mohli svoji povinnost odpočinku bezkonfliktně a bez zbytečných nervů splnit. O podobných případech, které s sebou současný přeregulovaný systém silniční dopravy přináší, by se dala napsat snad i kniha.

Tomu již rozumím, ale proč by se právě výrobci automobilů měli starat o tyto záležitosti, které jsou v gesci Ministerstva dopravy, potažmo krajských úřadů apod.?

Automobilový průmysl jako celek, a tím i jeho reprezentant v České republice – tedy Sdružení automobilového průmyslu – má zájem, aby jeho produkty v podobě osobních i nákladních automobilů, autobusů, motocyklů nebo přívěsů, byly provozovány co nejvíce ke spokojenosti jejich uživatelů a s respektem k právům a zájmům okolí. Není přitom podstatné, zda jde o výrobce finálních vozidel, nebo výrobce komponentů či poskytovatele různých služeb pro použití vozidel v dopravě. Rádi bychom přispěli svými znalostmi a zkušenostmi ke kultivaci celého dopravního prostředí, a to i v rámci využití metod práce, které ovládáme a které by mohly být užitečné i v oblasti zlepšování dopravního systému. Domníváme se, že na řidiče automobilů nelze a priori nahlížet jako na narušitele veřejného pořádku, potenciální přestupce či dokonce nějaké zločince. Naopak je třeba využít přirozené motivace nemalé části z nich se podílet na neustálém zlepšování situace v oblasti silničního dopravního systému. I v této oblasti má automobilový průmysl dostatečné zkušenosti s tím, že pracovníky navržená zlepšení vycházející z jejich praktických zkušeností jsou pak hladčeji zaváděna do užívání, protože jednak vychází z uživatelské praxe, jednak mají v osobách navrhovatelů další účinné zastávky a obhajovatele těchto navržených řešení.

Máte nějaké konkrétní priority, které byste chtěl za AutoSAPu v rámci činnosti Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu předložit?

Ano. Rádi bychom k diskusi navrhli několik oblastí, nicméně jsme si vědomi toho, že členové rady zastupují zájmy i dalších organizací a institucí, tudíž předpokládáme, že bychom měli dobře vysvětlovat naše návrhy, záměry i důvody, které nás k jejich předložení do diskuse vedou, ale výsledkem bude samozřejmě určitý kompromis.

Namátkou bych zmínil několik oblastí, kterým bychom se chtěli v rámci rady za AutoSAP věnovat. Jde například o optimalizaci a (inter)aktivní řízení dopravních toků, zjednodušení, zpřehlednění a „odplevelení“ dopravní legislativy, udržení rozumného a vnímatelného tempa změn předpisů, postupné, ale dostatečně energické a viditelné čištění dopravního prostoru od nevhodného, zastaralého či nelogického dopravního značení, zaměření se na dobrou viditelnost a čitelnost dopravního značení, budování dobře řízeného dynamického či interaktivního systému dopravního značení a regulace na nejzatiženějších místech. S tím souvisí i zaměření se na úpravu postupů



pro řešení dopravních situací, pro umístování dopravního značení a pro další stavebně dopravní či organizační opatření v tom smyslu, aby byl potlačen předpisový formalismus ve prospěch logického a dané konkrétní situaci nejvíce vhodného praktického a efektivního řešení.

Jako významnou aktivitu vnímáme systémovou snahu o eliminaci nevhodných místních dopravních úprav, které sice formálně zřejmě splňují předpisy pro jejich vznik, nicméně praxe ukázala jejich nevhodnost či dokonce nebezpečnost. Například kruhové objezdy nesmyslně malých poloměrů, na kterých zejména nákladní vozidla, soupravy a autobusy nemohou řádně zatočit, nebo tak činí na úkor poškození vozovky, obrubníků, ale i pneumatik vozidla, špatně označené a řádně neosvětlené zpomalovací ostrůvky na vjezdech do některých obcí, které mají nebezpečné hrany, rohy nebo neumožňují průjezd velkým vozidlům bez poškození vozidla či daného dopravního zařízení apod.

Rádi bychom podpořili snahy dalších subjektů s cílem stávající represivní systém sankcí v dopravě postupně modifikovat k větší selektivitě tak, aby zbytečně nekriminalizoval občasně a nevýznamné chyby, ale uměl tvrdě a individuálně postihovat nedisciplinované a nedostatečně způsobilé účastníky provozu, zejména včetně včasné eliminace těch nejproblémovějších jedinců natrvalo ze systému. Také bychom podpořili i zrychlení zpětné vazby za zjištěné přestupky v dopravě na úrovni lhůt v řádu dnů, max. několika týdnů, kdy si ještě jsou schopni okolnosti svého jednání pamatovat a vybavit, aby zmíněné osoby byly motivovány co nejdříve změnit své

chování žádoucím směrem. Naopak budeme usilovat o snížení tolerance k provozování vozidel, která mají podstatné technické závady. Na to navazuje i podpora více proaktivního přístupu státní správy při zavádění či povolování užití moderních, zejména telekomunikačních, automatizačních, diagnostických či robotizačních zařízení a úprav v dopravě.

Z dalších aktivit už jen stručně – snížení počtu železničních přejezdů o ty na nepoužívaných tratích, zrychlení vyšetřování nehod a co nejrychlejší obnova plného provozu na místě nehody (samozřejmě po ošetření zraněných), lepší organizace, koordinace a efektivnější dohled nad

činností při opravách a údržbě komunikací, aby návazná dopravní omezení co nejméně zatěžovala systém dopravy a jeho účastníky, snaha o postupné sjednocování pravidel provozu v rámci evropských zemí, a to i co do dalších přidružených předpisů ovlivňujících přeshraniční využívání vozidel (nekoordinovaná časová omezení jízdy a z toho vyplývající problémy u hranic, předpisy týkající se výbavy vozidel atd.). Účastníků dopravy se týká i podpora neustálého vzdělávání všech skupin zúčastněných na dopravním systému, a to nejen institucionalizovaným způsobem (autoškoly, profesní vzdělávání řidičů apod.), ale také formou vhodně medializovaných metodických návodů na řešení různých situací atd.

Co byste tedy chtěl sdělit závěrem?

Naše civilizace se bez dopravy zboží a osob už neobejde. Výrobci dopravních prostředků, ať už jsou to automobily, letadla, vlaky, či další dělají vše proto, aby jejich výrobky poskytovaly svým uživatelům co nejlepší služby – vyšší přepravní objemy, nižší náklady, více bezpečnosti, komfortu, komunikační konektivitu apod. Zdá se, že silniční dopravní systém svým rozvojem za modernizačním tempem vývoje a výroby automobilů začíná viditelně zaostávat. Proto bychom chtěli přispět se svými znalostmi a zkušenostmi k tomu, abychom oblast systému silniční dopravy začali rychleji posouvat kupředu, aby silniční doprava byla plynulejší, efektivnější, ekonomičtější, ekologičtější, komfortnější, dobře plánovatelná a spolehlivá, a tím také pro nás pro všechny i bezpečnější.

JIRÍ ŠTĚPÁNEK