

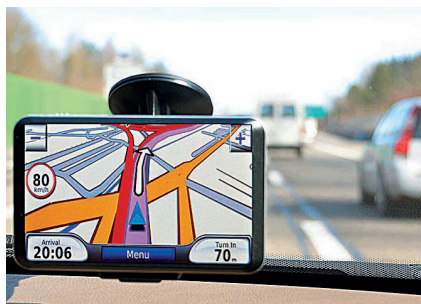
■ Projekt Crocodile staví na datech, které jsou pravdivé a ověřené

Budeme v budoucnu bourat méně?

Je léto letošního roku. Země v Evropě začínají částečně otevírat své hranice. Někde probíhají kontroly, jinde musíte předložit potřebné formuláře, na některých místech vás naopak nechají volně projet. S tím pro cestovatele vyvstává velký problém! Kde získat ověřená data o tom, kde se kvůli těmto opatřením tvoří kolony, když vám různé navigace nabízejí různé cesty a jejich informace o krátkém zdržení se v reálu promění v několikahodinovou frontu?

Nemusí se ale jednat jen o kolony na hranicích. Co například nehody. Sice se k vám dostane informace o tom, že v Rakousku na dálnici A3 došlo na 50. kilometru k nehodě, ale bude v místě ještě omezení, když tudy za hodinu pojedete? Takovou informaci byste se určitě dozvěděli z rádia nebo dopravních cedulí přímo na dálnici, ale co když němčina není zrovna vaší silnou stránkou? Odpovědí na všechny tyto nepříjemnosti je evropský projekt Crocodile, který si dává za cíl dů-

nevyzpytatelného počasí. Když začne na vozovku dopadat pořádný sněhový nášup a teplota klesá k nule, je to jen otázkou pár desítek minut, než se vozovka promění v nebezpečnou past. Jak se informace o této situaci dostane k řidiči osobního vozu, který míří z Prahy na nákupy do Drážďan a zároveň k německému kamionákovvi, který jede do Čech z nákladem nových mobilů? První, kdo situaci začne řešit, je ta země, ve které se odehrává. Informace o náledí na dálnici se jako



■ U dopravních informací je nutné sledovat jejich kvalitu a zda jsou pořád aktuální.

ležitě informace z dopravy předávat všem řidičům tak, aby jim porozuměli a zařídili se podle nich. „Ideálním výstupem jsou stejným způsobem popsané dopravní situace, v koridoru států zúčastněných v projektu Crocodile, konzumované třetí stranou, jako například různé druhy navigací,“ vysvětluje Petr Bureš z Fakulty dopravní na pražské ČVUT, která na projektu spolupracuje. Pojďme se společně podívat na to, jak přesně sběr těchto dat a předávání dál funguje!

Data pro všechny

Dálnice z Prahy do Drážďan se ve své hraniční části line malebnou krajinou Krušných hor. Místo hlubokých lesů, ale také



■ Tvůrci projektu si slibují, že by díky němu mohla po celé Evropě klesnout nehodovost.

první dostane do Národního dopravního informačního centra (NDIC) v Ostravě. Zde tuto informaci ověří a prostřednictvím národních přístupových bodů (NAP) a standardizovaného protokolu DATEX II ji odešlou do Německa. „V současnosti se připravují přeshraniční plány na řízení silničního provozu. Jedná se o řízení odklonu dopravního proudu přes alternativní trasu při uzavření trasy hlavní,“ popisuje Martin Pichl, vedoucí oddělení ITS a vědy, výzkumu a inovací Ministerstva dopravy ČR, které rovněž na celém projektu Crocodile spolupracuje.

NEHODY U NÁS A V CIZINĚ

■ V průměru Češi způsobí v zahraničí okolo **třech tisícovek** dopravních nehod za rok. Například v **Německu** jsme mezi **cizinci**, kteří zde nejčastěji **bourají**.



■ Nehody mají i zahraniční řidiči u nás. Jen v loňském roce bourali na území **Česka** v celkem **7689** případech. Při těchto nehodách přišlo **48 lidí** o život, což představuje téměř **9 %** z celkového počtu obětí **dopravních nehod** za roku 2019.

■ Mezi hlavní **důvody** nehod patří **nesprávný způsob jízdy**, nedání **přednosti** v jízdě nebo nepřiměřená **rychlost**. Díky mezinárodnímu projektu **Crocodile** by v budoucnu tato čísla mohla **klesat**.

Rychle a kvalitně

Podobně probíhá i postup při odeznění nebezpečné situace přeshraničního významu.. Jakmile například dojde k odstranění havarovaného vozu nebo překážky na silnici, v Ostravě opět oznámení o události rozešlou „mezinárodním jazykem“ do všech evropských středisek projektu Crocodile, které je přepíší do svého dopravního hlášení na dopravních značkách, informačních tabulích, dopravního vysílání v rádiu nebo mobilních aplikací. Sběr informací o potížích v dopravě mají v současné době na starosti policisté nebo asistenční služby. V budoucnu by ale do ostravského centra měly putovat informace přímo od řidičů, a to díky projektu takzvaných Chytrých silnic C-Roads (více o něm najdete na straně 43). Možná si říkáte, nač jsou tyto projekty, když už dnes funguje řada aplikací na sběr informací o dopravě přímo od řidičů? V nich stačí na situaci upozornit jedním klikem a okamžitě se ukáže i ostatním uživatelům. „Žijeme v době, kdy už přestává být problém získat dopravní informace, ale kdy je třeba úzkostlivě sledovat především jejich kvalitu a validnost. Právě o to se NDIC snaží. Nezahltit řidiče zbytečnými daty, ale zároveň mu poskytnout kvalitní a pravdivé údaje,“ říká Filip Tyc, vedoucí Silniční databanky a NDIC Ředitelství silnic a dálnic ČR. ■ red



Spolufinancováno Nástrojem Evropské unie pro propojení Evropy