

Název příspěvku:**Moderní řízení a regulace dopravy ve městech****pro konferenci: 4. DOPRAVNÍ FÓRUM****Jak změní informační technologie dopravu ČR a EU?****Autor: prof. Ing. Pavel Příbyl, CSc.****Abstrakt:**

Příspěvek se v první části zabývá možným budoucím vývojem v řízení měst, kde se prokazuje, že řízení selhává právě pro ty případy, kdy ho je nejvíce potřeba. Tento paradox je dán tím, že dopravní detektory na světelně řízených křižovatkách (SSZ) leží obvykle ve vzdálenosti 40-50m od stop-čar. Pak „nevidí“, jak jsou skutečně dlouhé kolony a tudíž křižovatky nemohou být řízeny optimálně.

Jedním z možných řešení je využití automobilů jako mobilních agentů. Každé vozidlo/agent přijímá a předává informace z bezprostřední blízkosti od jiných agentů a přizpůsobuje své chování omentální situaci. Takto nazvaným kooperativním systémům se dává velká budoucnost a Evropa do jejich rozvoje mohutně investuje. V rámci projektu SATEL by řízení dle kolon, založené na tom, že tisíce vozidel jsou vybavené levnými RFID, mělo být ověřeno v letošním roce.

Na příkladu hl. m. Prahy je ukázáno, jak by se mělo postupovat, pokud se libovolné město rozhodne řešit systémově dopravní problémy. Základem dnešního rozvoje dopravně-telematického systému byl tzv. konceptuální projekt, který definoval jedenáct rozvojových oblastí a popsal způsoby k dosažení žádaného stavu.

Podrobněji je rozebrána 1. oblast „Řízení prostřednictvím SSZ“, která se buduje i v rámci podpory Operačního programu doprava. Městská dopravní síť je charakterizována multidimensionálním vektorem popisujícím dopravu. Aby bylo možné dopravu řídit, je nejprve nutné vytvořit dopravní model. Cestou k němu je redukování proměnných a jejich vhodné zobrazení.

Oblast 2 „Poskytování dopravních informací“ je popsána hierarchickou strukturou od sběru všech možných informací, až po jejich předávání uživateli. V rámci operačního programu je v Praze instalováno okolo 130 strategických detektorů v technologii videodetekce. Na praktických příkladech je ukázáno, že pokud nejsou data zpracovávána v reálném čase, ztrácejí hodnotu.

Z dalších technologií aplikovaných v Praze je popsána preference veřejné dopravy i s výsledky pilotního testu, kdy se na průjezdu každého autobusu šetřilo 20-30 s (oblast 4) a výborné výsledky úsekového měření (oblast 5) redukcí průměrnou rychlost až o 20 km.

Závěr příspěvku konstatuje, že telematický systém není možné zakoupit, ale je nutné ho postupně budovat, přičemž základem je konceptuální projekt. Ten by měl být pro Prahu upraven pro léta 2012-2015, neboť původní verze vznikla již v roce 2001.