

10 INTELIGENTNÍ SYSTÉM DOPRAVY

10.1 ORGANIZACE DOPRAVY

Z pohledu organizace dopravy se vyšší organizační jednotka, která by uměla operativně řídit dopravu, ve městě nenachází. Takovou jednotkou by mohl být dispečink dopravy. Dopravním dispečinkem v současné době disponuje pouze dopravní podnik, který však dohlíží pouze nad provozem MAD.

Ve městě se nachází několik světelně signalizovaných křižovatek, ty však nejsou mezi sebou propojeny. Na světelných křižovatkách nejsou dynamicky řízeny dopravní proudy ani není zavedena preference MAD. Mimo těchto světelných zařízení lze za řízení dopravy považovat jen svislé a vodorovné značení, zejména to, které organizuje jednosměrné ulice či jiné zklidňuje.

Zklidněné komunikace a zóny jsou omezeny pouze na obytné a pěší zóny. Obytné zóny se nacházejí zejména v místní části Děčín II – Nové město (v oblasti kolem ul. Dvořákova) a v části Děčín XXXII – Boletice nad Labem. Pěší zóny se nacházejí zejména v centru místní části Děčín I – Děčín, příkladem je ul. Křížová a okolí.

10.2 PREFERENCE DOPRAVY

Preference vozidel v síti je důležitou součástí celého systému hromadné dopravy osob. Preferencí vozidel se rozumí jejich upřednostňování jak v dopravním proudu, tak na světelně řízených křižovatkách, a to za podpory dispečerského dohledu a informačního systému pro cestující.

Preferencí vozidel v dopravním proudu se rozumí regulační opatření na komunikacích, která umožní vybraným skupinám vozidel upřednostnění před ostatními. Jde zejména o vyhrazení jízdního pruhu pomocí SDZ, VDZ či dalších opatření. Možnost vjezdu do vyhrazeného jízdního pruhu pak mají obvykle pouze vozidla hromadné dopravy, resp. pro další vozidla udržitelných forem dopravy, jako jsou vozidla taxi, vozidla caresharingu nebo motocykly a jízdní kola. Vyhrazené jízdní pruhy umožňují těmto vozidlům volný průjezd, nejsou omezováni ostatními účastníky silničního provozu a mají významný vliv na přesný, plynulý a rychlejší pohyb vozidel po komunikační síti.

Preferencí vozidel na křižovatkách se rozumí upřednostnění jízdy vybraných skupin vozidel na světelně řízených křižovatkách pomocí dynamického řízení, pomocí koordinace jednotlivých SSZ, nebo pomocí dalších dopravně telematických systémů. Preference na SSZ se dělí do několika skupin, absolutní preference přiřazuje dopravnímu prostředku volno vždy, podmíněná preference poté přiřazuje volno s ohledem na potřeby ostatních účastníků

silničního provozu. V současnosti je vhodné využívat preferenci na SSZ v kombinaci s dopravně telematickými systémy.

V Děčíně v současnosti neexistuje žádný způsob preference autobusů MAD a DÚK na komunikační síti města.

10.3 INFORMAČNÍ A DOPRAVNĚ TELEMATICKÉ SYSTÉMY, INTELIGENTNÍ ŘÍZENÍ DOPRAVY

V současné době na území města nejsou v provozu žádné informační ani dopravně telematické systémy, ani inteligentní řízení dopravy.

Mezi informační inteligentní systémy by se dal zařadit pouze systém inteligentních zastávkových označků, které provozuje dopravní podnik. Vybrané zastávky, zejm. v centru města, jsou vybavené elektronickými panely, které zobrazují nejbližší odjezdy spojů na linkách MAD a DÚK, příp. další provozní informace.

V blízkém časovém horizontu však město ve spolupráci s odborníky připravuje zavedení a nasazení systému inteligentního řízení dopravy. V provozu by měl být do několika let. Více informací o systému bude součástí Návrhové části projektu PUMM.

10.4 SWOT ANALÝZA

SILNÉ STRÁNKY

- Existence inteligentních dopravních označků na významných zastávkách

SLABÉ STRÁNKY

- Slabě rozvinutý systém inteligentního řízení
- Nedostatečné informace o dopravě

PŘÍLEŽITOSTI

- Zavedení řízení křižovatek pomocí SSZ
- Instalace zařízení pro měření rychlosti a sčítání vozidel
- Preference MAD
- Instalace kamerového systému pro sledování dopravy
- Rozšíření inteligentních zastávkových označků
- Čerpání dotací na rozvoj v oblasti dopravní telematiky

HROZBY

- Nedostatek finančních prostředků na telematické systémy
- Neochota zavedení inteligentních systémů