



Plán pro řízení silničního provozu na hlavních trasách s významem pro dálkovou dopravu při mimořádných situacích a plán pro zefektivnění odstraňování závažných překážek v silničním provozu na těchto trasách, a to s přeshraničními vazbami a vazbami na drážní a veřejnou osobní dopravu a na integrovaný záchranný systém (ConCeRT - Czech CRoss Traffic)

Projekt č. TB0500MD017 je realizován za finanční podpory z prostředků státního rozpočtu prostřednictvím TAČR v rámci programu BETA

Cíl projektu

Metodika pro zpracování plánů řízení silničního provozu na hlavních trasách jak mezi důležitými sídly v rámci ČR, tak i s důležitými sídly v sousedních státech, kde tyto plány by měly zahrnovat :

- **Organizační postupy při běžných, mimořádných i krizových situacích.**
- **Plánování, pořízení a následné využití implementovaných systémů ITS při mimořádných a krizových dopravních situacích, a to napříč resorty a všemi složkami IZS.**
- **V případě živelných katastrof či jiných rozsáhlých mimořádných situací zajistit informovanost o aktuálním stavu dopravní infrastruktury a možných omezeních jejího využití.**

Východiska projektu

- 1. Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050) schválený usnesením vlády č. 268/2015.**
- 2. Traffic Management Plan for Corridors and Networks, EasyWay project.**
- 3. Deployment Guideline TMS-DG07, December 2012- Best practice in European traffic incident management (Conference of European Directors of Roads - CEDR, 2011).**
- 4. DATEX II**
- 5. Akční plán Strategie rozvoje infrastruktury pro prostorové informace v ČR do roku 2020 (GeoInfoStrategie)**

Cílem harmonizace systémů ITS je zajistit jejich využitelnost pro cestující přes hranice regionů a států EU.

1. **Propojitelnost systémů** z hlediska funkčních, organizačních a technických vlastností pro podporu spolupráce mezi různými operátory silničního provozu a dalšími třetími stranami, zapojenými do zavádění a provozování služeb ITS
2. **Společný pohled** a vnímání prezentace ITS služeb uživatelům silničního provozu na evropských cestách
3. **Celoevropské přijetí hodnotících kritérií** nabídkou hodnocení na základě harmonizované úrovně služeb a kritérií provozního prostředí

Základním technickým předpokladem pro řízení dopravy a poskytování dopravních informací v rámci EU jsou:

- a. Jednotná informační báze (prostorová data, události, objekty, čas).
- b. Standardizace rozhraní (DATEX II, ALERT-C, TPEG, rozhraní člověk-stroj apod.).
- c. Standardizace úrovně systémových parametrů pro přenos dopravních informací.



Příklad Plánu řízení dopravy z Rakouska

GENERAL INFORMATION ON THE PLAN	
Euroregion:	CONNECT
Name of the plan:	Tauern-Karavanke Corridor and TMP Pyhrn Corridor (Austria, Slovenia, Croatia)
Status:	Developed TMP, test operation planned for mid 2009
Date of Implementation:	mid 2009
Initial Situation:	<ul style="list-style-type: none"> unexpected total blockage caused by an accident or severe weather conditions, etc. planned total blockage like demonstration, road works, etc. congestion (stop-and-go under e.g. 10 km/h) of a certain degree, which is estimated through the length of the tailback different waiting/delay-times between the SLO/HR corridor-borders
Traffic management measures are applied:	traffic control and information measures, information exchange between the partners
PLAN DESCRIPTION	
<p>Traffic management in the eastern European Alpine region, especially for Austria, and Slovenia, is particularly important due to the characteristics of the area being a mountainous region that serves as a central point for transportation within Europe. Issues include inclement weather conditions and cross-border passes (e.g. the Karavanke path between at the Austrian-Slovenian border) and several tunnels, with limited alternative routes. There are also seasonal traffic peaks and occasional major incidents. A high proportion of the traffic travelling on long-distance relations through Austria, Slovenia, and Croatia is made up of HGV transit traffic. Both corridors, Tauern-Karavanke (TK) corridor and Pyhrn corridor, run nearly parallel. Both belong to the main road network in Austria, in Slovenia and in Croatia. Thus each could serve as alternative road, if the other were affected by a "TMP incident". The precondition is that the alternative corridor offers remaining capacity for extra/diverted traffic. The exchange of traffic messages between the various regions for the corridor could be done as a first step with conventional media like fax or e-mail.</p>	
SPATIAL ASPECTS	
Expansion:	Cross-border
Network involved:	Tauern-Karavanke-Corridor: Germany BAB8, Austria A10/ A11, Slovenia A2 Pyhrn-Corridor: Germany BAB3, Austria A8/ A9, Slovenia A1



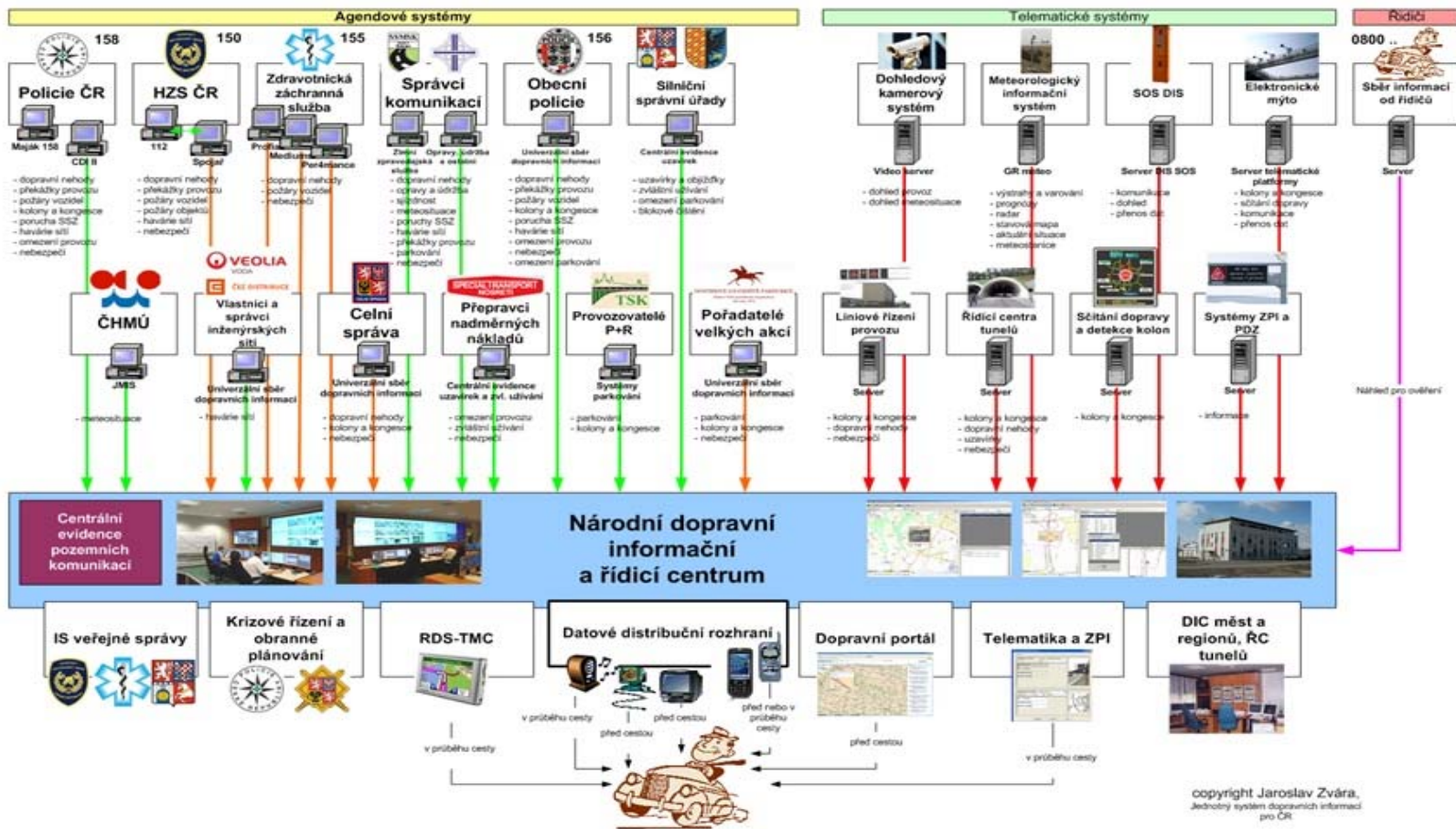
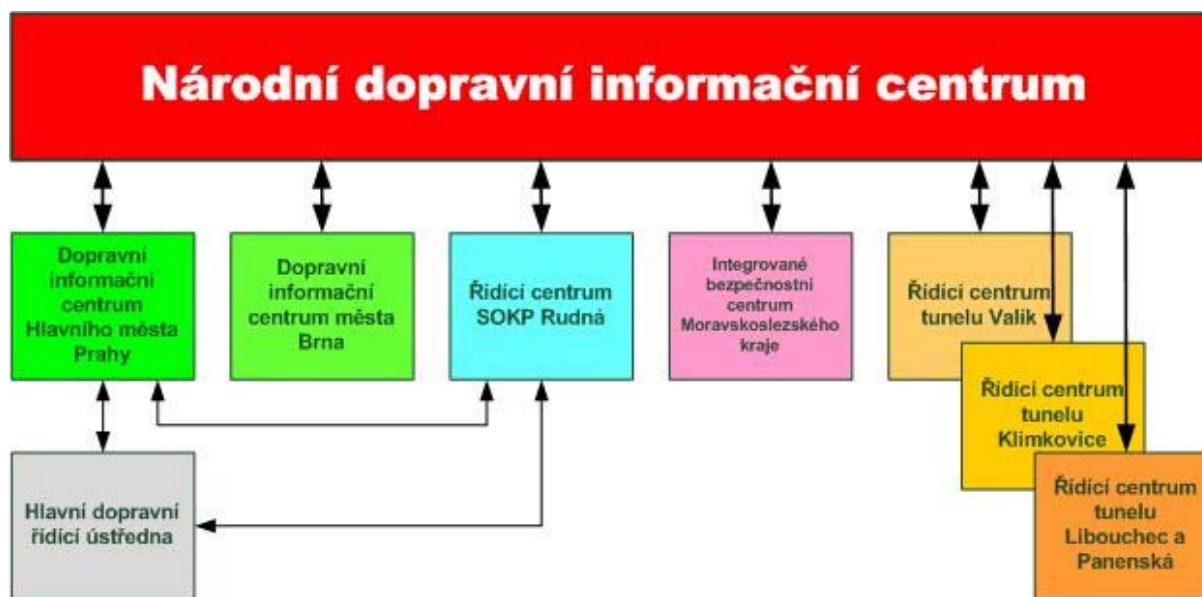
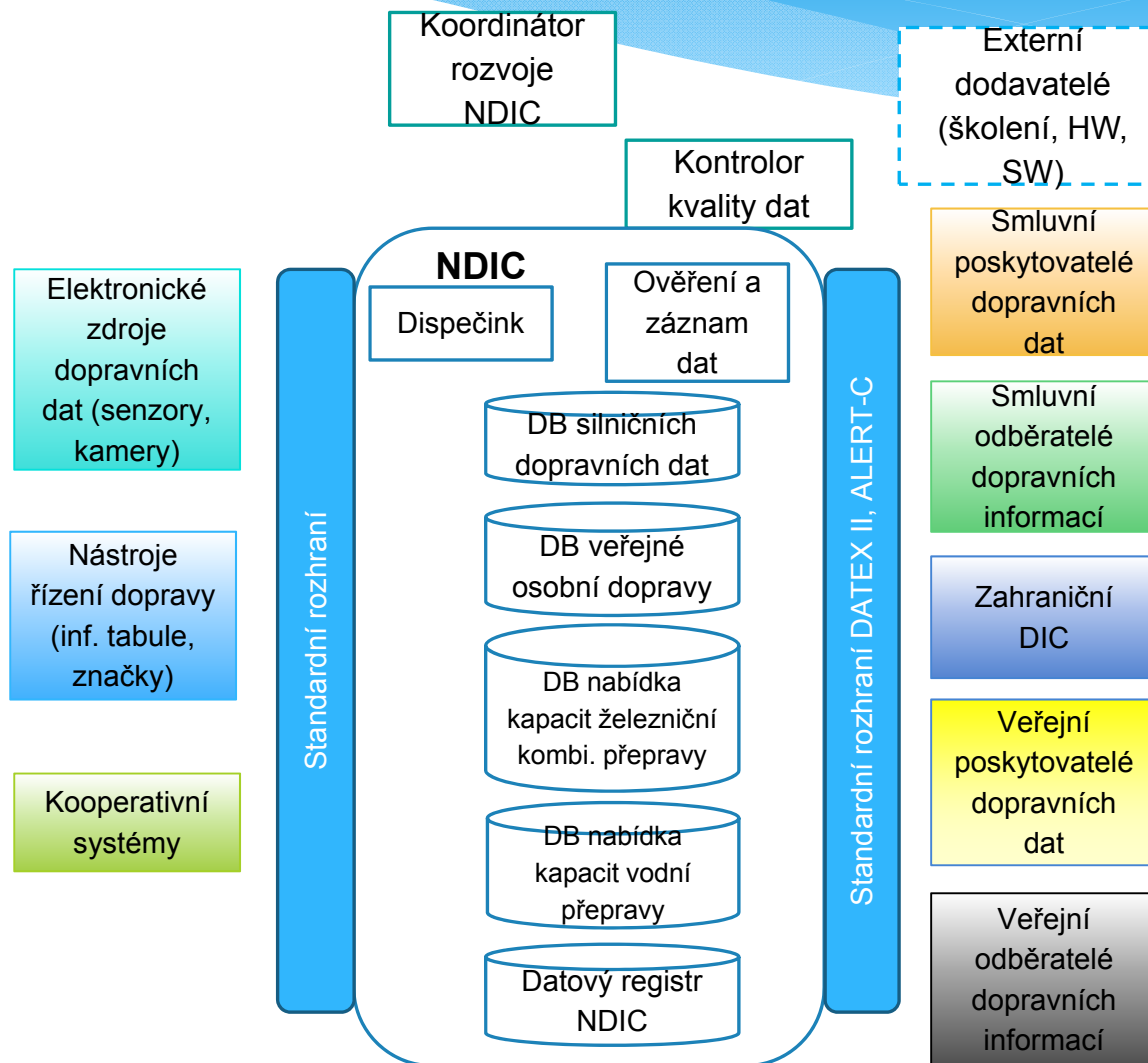
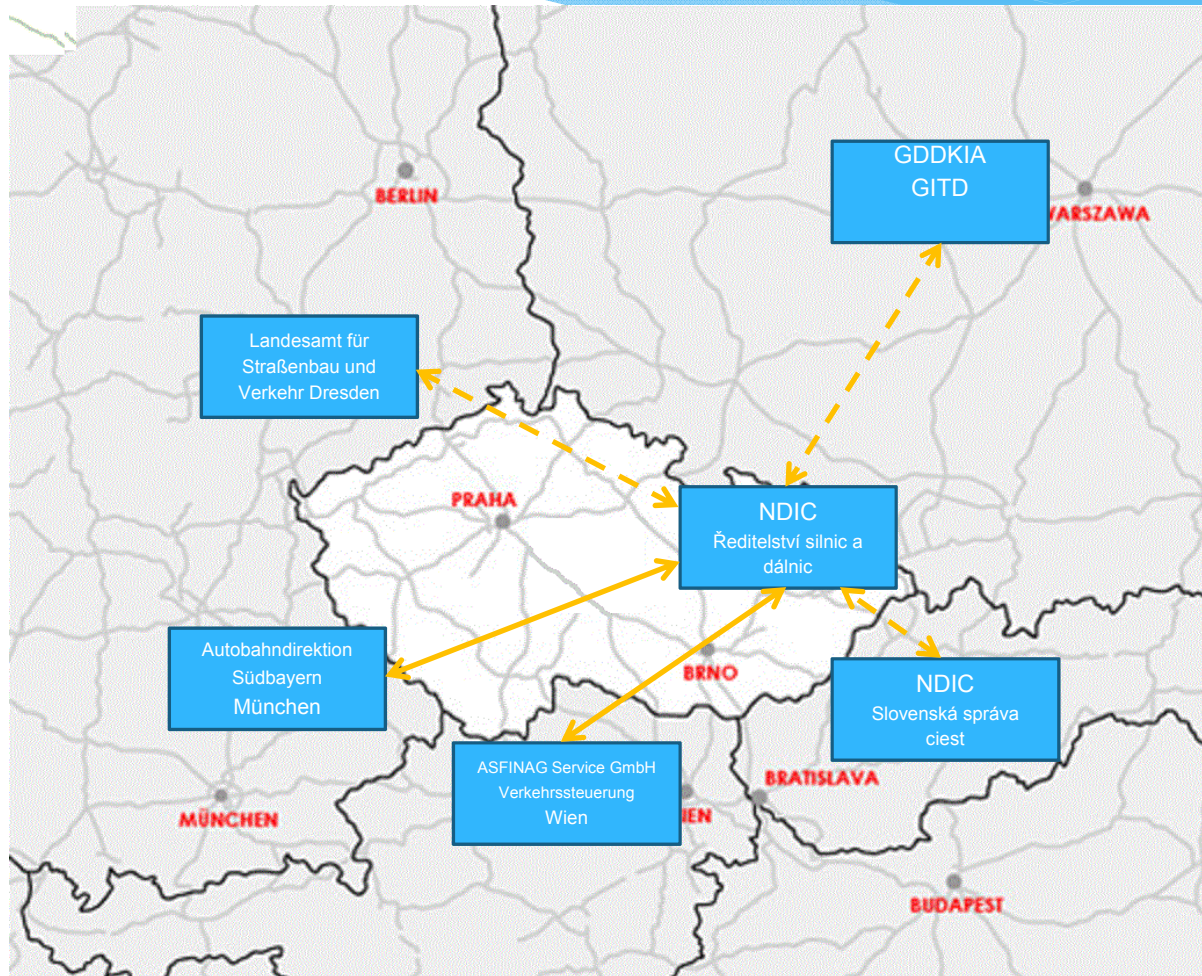


Schéma Jednotného systému dopravních informací pro ČR (zdroj <http://portal.dopravniinfo.cz/>)



Propojení řídicích center dopravy do NDIC (zdroj <http://portal.dopravniinfo.cz/>)





Tvorba Plánu řízení dopravy

Studie proveditelnosti
Vytvoření rámce
Zpracování scénářů



Použití plánu řízení dopravy v reálném provozu

Sběr dat o provozu
Záznam problémů a slabých míst



3. Vyhodnocení účinnosti Plánu řízení dopravy

Vyhodnocení problémů a slabých míst plánu
Návrh řešení
Provedení úprav Plánu

Studie musí být zpracována jako výchozí podklad pro přípravu rámce Plánu řízení dopravy. Studie zmapuje výchozí situaci v následujících oblastech:

1. Dopravní situace v řešené oblasti

- Identifikace problémových míst (ve vztahu k běžným, mimořádným a krizovým situacím)
- Závažnost a doba trvání očekávaných událostí
- Je plánována spolupráce s okolím?
- Jsou uplatňovaná nějaká opatření řízení dopravy, která musí být koordinována?

2. Organizační struktury jednotlivých účastníků

- Zapojení jednotlivých účastníků do Plánu řízení dopravy
- Jsou zúčastněné strany sjednoceny nebo je třeba posílit spolupráci mezi účastníky?

3. Dostupná a plánovaná dopravní infrastruktura

- Stav a možnosti využití infrastruktury v řešené oblasti
- Jsou vhodné předpoklady na síti silnic/dálnic?

4. Vyhodnocení dopadů

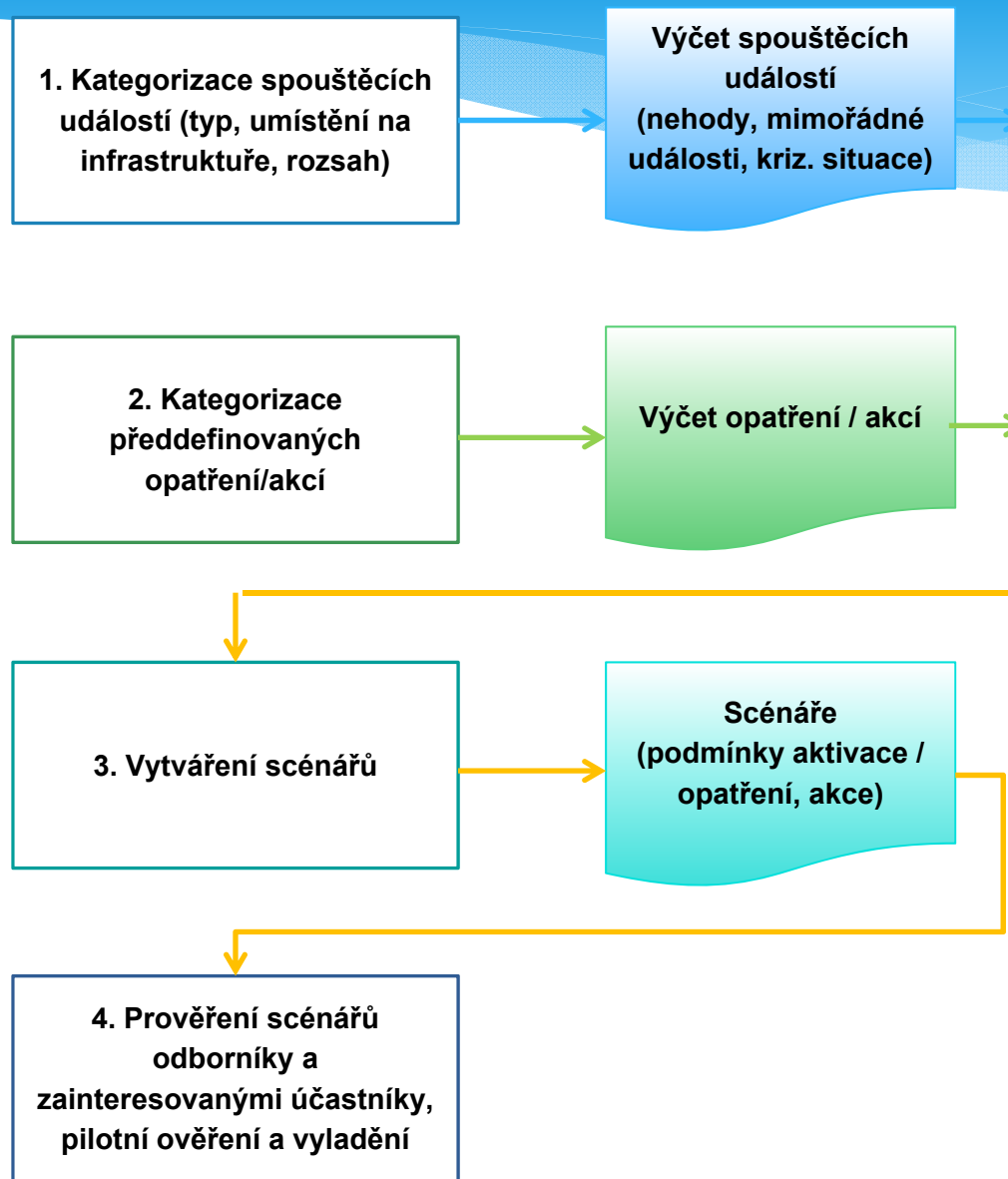
- Jsou reálné technické a organizační předpoklady pro vytvoření Plánu řízení dopravy?
- Je komplexně vyřešeno jeho uplatnění?

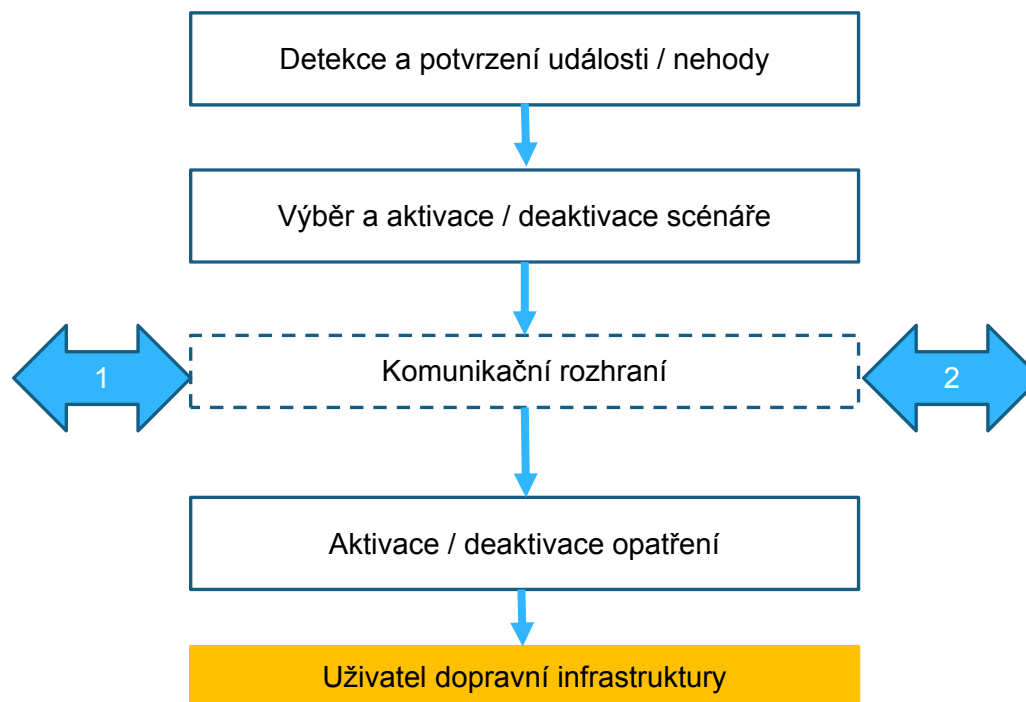
5. Odhad nákladů a přínosů

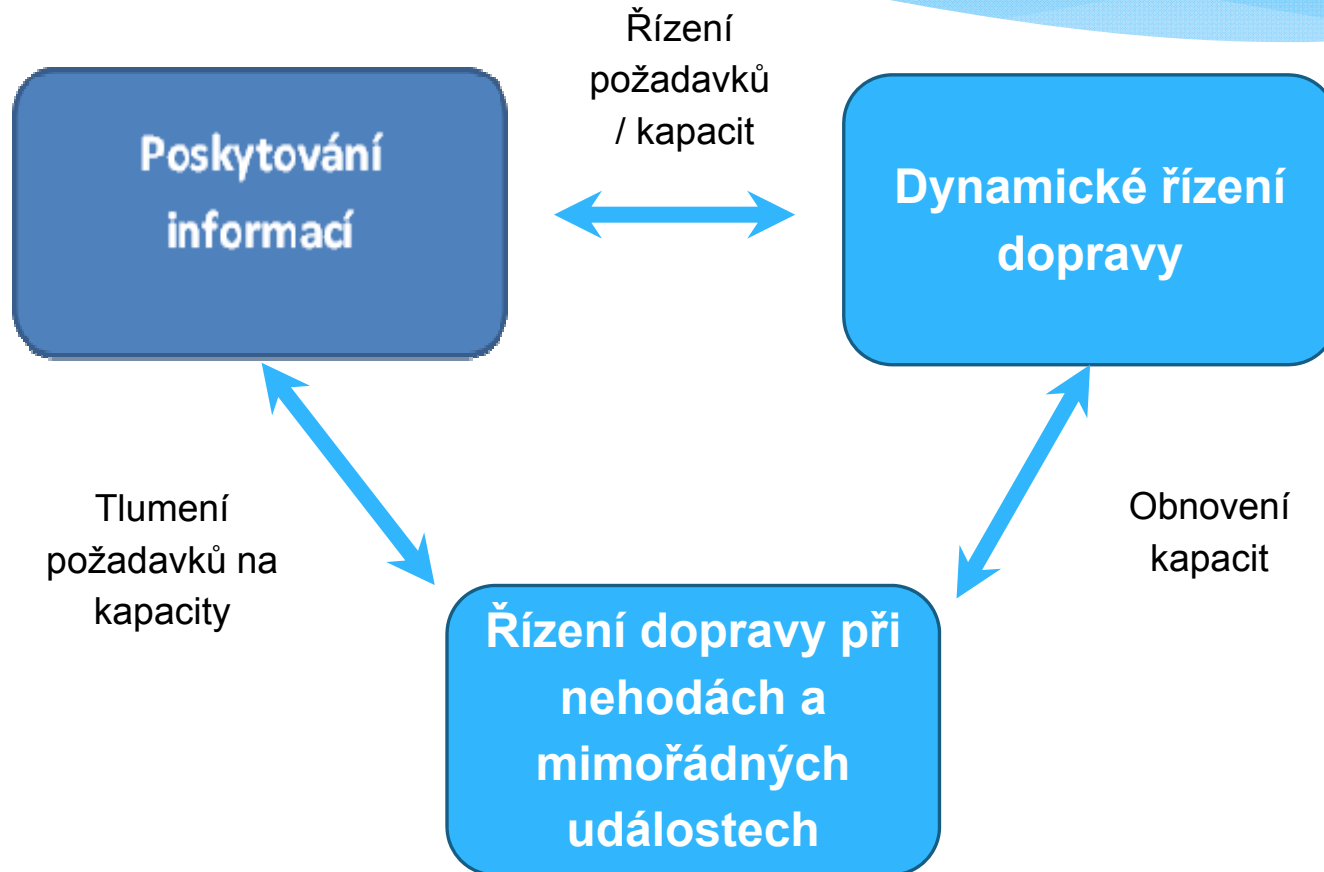
Na základě výstupů studie proveditelnosti a s využitím následujících podkladů následuje sestavení rámce Plánu řízení dopravy:

1. Legislativní a strategické dokumenty MD ČR
 - Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů
 - Plán rozvoje infrastruktury
 - Prováděcí vyhláška Jednotného systému dopravních informací apod.
2. Personální a technické zdroje
 - Kdo bude realizovat opatření a co k tomu bude potřebovat
 - Jaká technika je k realizaci Plánu řízení dopravy potřeba
3. Statistická dopravní data a informace o dopravní síti
4. Znalosti expertů

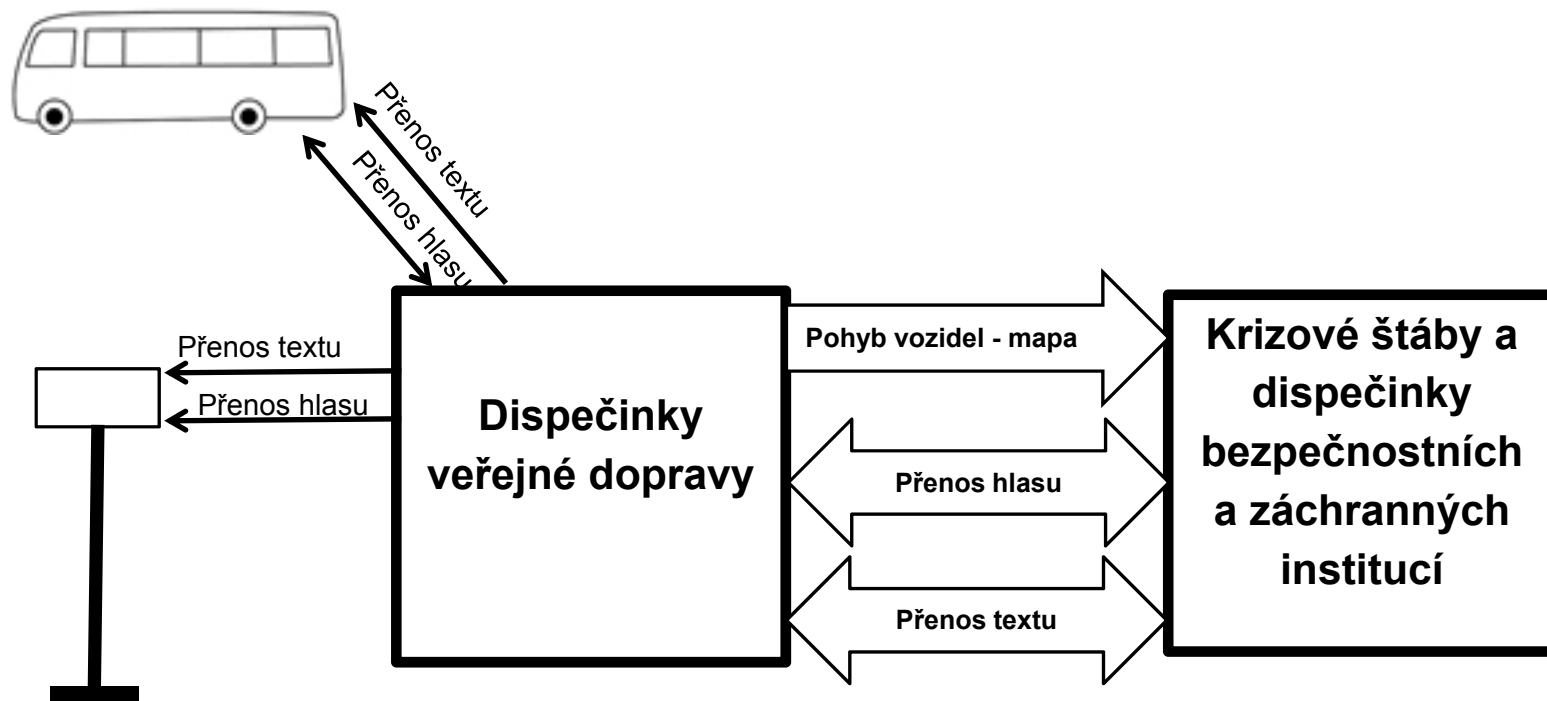
Zpracování scénářů







Možnosti informování obyvatel při mimořádných událostech ve městech



Děkujeme za pozornost

Ing. František Kopecký, Ph.D.

Ing. Miloslav Věžník

KPM CONSULT, a.s.