

Dopravu budoucnosti řídí data. Praha využívá nejmodernější nástroje pro lepší průjezdnost městem

29.4.2022 - | Magistrát hlavního města Prahy

Od roku 1960 se zvýšil počet osobních aut v Praze dvacetinásobně a od roku 1990 skoro trojnásobně. Díky technologiím je ale možné tento nárůst vyvažovat a hledat funkční řešení.

Datová analýza třeba může ověřit, jestli vznik nového preferenčního pruhu pro autobusy pomůže na dané silnici k navýšení kapacity přepravených cestujících. Data z ABS systémů automobilů zase v zimě ukazují, kde je třeba rychle odklidit námrazu a sníh z vozovky. Úplnou novinkou jsou počítačová modelování dopravy, která posloužila například při plánování oprav Barrandovského mostu.

„Doprava je v Praze dlouhodobý problém, který je nutné řešit na základě skutečných dat, a ne populistických výkřiků. Počet aut v Praze narůstá, ale samotné město víc nafouknout nejde. Před tímto faktem nelze zavírat oči. Řešením jsou investice do dopravní infrastruktury, ale než bude postaven okruh, nehodláme čekat s rukama v klíně. Praha proto už teď využívá k řízení dopravy inovace a data z nejrozličnějších zdrojů. Neustále pracujeme na zvyšování pohodlí řidičů tak, aby bylo město průjezdné,“ uvádí primátor hlavního města Prahy Zdeněk Hřib.

„Praha je historické město, které se vyvíjí už přes 700 let. Postupně se mění po staletí a její ulice nejsou nafukovací. Kvůli tomu musí být Praha hlavně objízdná. Proto jsem po našem nástupu okamžitě zahájil přípravu vnitřního Městského okruhu, u kterého budeme letos žádat o územní rozhodnutí. Pražané se musí také spolehnout na existující silnice, do kterých jsme v opravách za poslední roky investovali rekordní částky, abychom splatili 30miliardový dluh na vnitřní infrastrukturu, který jsme zdědili. V pražské dopravě ale také využíváme moderní technologie 21. století. V tunelovém komplexu Blanka nově využíváme technologie detekce hluku, které nám pomáhají lépe zjistit stav dopravy uvnitř tunelů. Modernizujeme rekordní počty křižovatek a doplňujeme je o chytré technologie, včetně preferenčních opatření pro autobusy a tramvaje,“ říká náměstek primátora pro oblast dopravy Adam Scheinherr.

„Bez datových analýz a simulačních modelů dopravy by bylo pro Prahu velmi obtížné plánovat další rozvoj výstavby komunikací a napojení na stávající silniční síť. Získaná data také využíváme při tvorbě analýz a modelů dopravy s dopady při plánování zásadních omezení, což příkladně proběhlo i v přípravě na rekonstrukci Barrandovského mostu,“ připomíná náměstek generálního ředitele Technické správy komunikací hl. m. Prahy Martin Pípa.

„Pražany a Středočechy každý den převáží za jejich cíli také přes tři tisíce vozidel hromadné dopravy. Jejich plánování a koordinace by se bez potřebných technologií a práce s daty neobešly. Sledovaná data mají vysokou hodnotu též pro cestující, kteří si s pomocí online informací mohou lépe plánovat své cesty. Proto se v poslední době soustředíme hodně i na zpracování provozních dat o polohách a vlastnostech vozidel pro naši aplikaci PID Lítačka, online mapu i pro aplikace třetích stran,“ dodává vedoucí technického odboru ROPID Zbyněk Jiráček.

„Datovou platformu Golemio úspěšně rozvíjíme už několik let a za tu dobu byl náš tým součástí desítek různých projektů, kde naše zpracování dat pomohlo udělat Praze správná rozhodnutí. V

datech je potenciál, který může významně pomáhat se zvyšováním kvality a úrovně života lidí ve městech. Týká se to i oblasti dopravy. Golemio umí z obrovského množství zpracovávaných dat generovat analytické přehledy, které umožní zkoumat například průjezdnost Prahou z vícero pohledů. Velkou výhodou našeho řešení je, že ho poskytujeme jako open source software s volně přístupnými zdrojovými kódy. Výstupy z Golemia jsou připravené pro okamžité rozhodování pomocí dashboardů i pro další strojové zpracování," doplňuje šéf datové platformy Golemio Benedikt Kotmel z městské společnosti Operátor ICT.

https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/dopravu_budoucnosti_ridi_data_praha.html