Ramy wdrażania ITS

Utworzono: piątek, 13, styczeń 2012 08:28 Redakcja - edroga.pl



Do uzgodnień międzyresortowych z początkiem stycznia br. został przekazany projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych, którego planowane zapisy służą wdrożeniu do polskiego systemu prawnego postanowień dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 20l0/40/UE z 7 lipca 2010 roku w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu (tzw. dyrektywa ITS).

Dyrektywa ITS jest europejskim przepisem ramowym, ustalającym tzw. obszary priorytetowe, do których zaliczono:

I. Optymalne wykorzystanie danych o drogach, ruchu i podróży;

II. Ciągłość usług ITS związanych z zarządzaniem ruchem, informacją dla użytkowników i przewozami towarowymi;

III. Aplikacje ITS związane z bezpieczeństwem i ochroną ruchu drogowego;

IV. Powiązanie pojazdu z infrastrukturą transportową,

Dla tych obszarów Komisja Europejska opracuje specyfikacje ITS oraz zainicjuje powstanie niezbędnych norm, mających na celu zapewnienie interoperacyjności funkcjonujących i wdrażanych w państwach członkowskich usług i aplikacji ITS. Specyfikacje ITS, opracowane w przyszłości przez KE, będą miały zastosowanie bezpośrednie z mocy nowego art. 43 a) ustawy o drogach publicznych. Dla każdego rodzaju specyfikacji ITS (po jej przyjęciu przez KE zgodnie z artykułami 6 i 7 dyrektywy ITS) każdorazowo dokonywana będzie analiza odnośnie ewentualnej potrzeby wydania dodatkowych przepisów krajowych, w celu zapewnienia pełnego

Phoca PDF

wykonania danej specyfikacji.

Zgodnie z art. 6 Dyrektywy ITS, KE przyjmie w pierwszej kolejności specyfikacje niezbędne do zapewnienia zgodności, interoperacyjności i ciągłości w celu wdrożenia i stosowania rozwiązań ITS w odniesieniu do działań priorytetowych (określonych szczegółowo w art. 3 i załączniku I dyrektywy ITS). KE została zobowiązana do przyjęcia pierwszych specyfikacji do 27 lutego 2013 roku. Przyjmowanie specyfikacji, wydawanie przez KE upoważnień dla europejskich organów normalizacyjnych dotyczących opracowania norm oraz dokonywanie wyboru i wdrażania aplikacji i usług ITS ma odbywać się zgodnie z poniższymi zasadami, określonymi w załączniku II dyrektywy ITS:

a) skuteczność - rzeczywiste przyczynianie się do rozwiązania kluczowych wyzwań mających wpływ na transport drogowy w Europie (na przykład do zmniejszenia zatorów, ograniczenia emisji spalin, zwiększenia efektywności energetycznej, osiągnięcia wyższych poziomów bezpieczeństwa i ochrony, w tym dla szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego),

b) opłacalność - optymalizowanie stosunku kosztów do rezultatów mierzonych realizacją celów,

c) proporcjonalność - w stosownych przypadkach zapewnianie różnych poziomów osiągalnej jakości usług i wdrażania, z uwzględnieniem specyfiki lokalnej, regionalnej, krajowej i europejskiej,

d) wspieranie ciągłości usług - zapewnianie nieprzerwanych usług na terenie całej Unii, w szczególności w ramach sieci transeuropejskiej oraz, w miarę możliwości, na jej zewnętrznych granicach, kiedy usługi ITS są wdrażane; ciągłość usług powinna być zapewniona na poziomie dostosowanym do cech sieci transportowych łączących kraje z krajami, oraz w stosowanych przypadkach regiony z regionami i miasta z obszarami wiejskimi,

e) zapewnianie interoperacyjności - zapewnienie, by systemy oraz procesy gospodarcze będące ich podstawą miały zdolność do wymiany danych oraz do wymiany informacji i wiedzy, by umożliwić skuteczne świadczenie usług ITS,

f) wspieranie zgodności wstecznej - w stosownych przypadkach zapewnianie zdolności systemów ITS do współpracy z istniejącymi systemami służącymi temu samemu celowi, bez utrudniania rozwoju nowych technologii,

g) poszanowanie istniejącej infrastruktury krajowej i cech sieci - uwzględnianie naturalnych różnic między cechami sieci transportowych, zwłaszcza w zakresie natężenia ruchu oraz warunków drogowych związanych z pogodą,

h) promowanie równego dostępu - nieutrudnianie dostępu do aplikacji i usług ITS szczególnie zagrożonym uczestnikom ruchu drogowego oraz niedyskryminowanie takich uczestników w tym zakresie,

Phoca PDF

i) wspieranie dojrzałości - wykazywanie, po dokonaniu odpowiedniej oceny ryzyka, odporności innowacyjnych systemów ITS osiągniętej dzięki odpowiedniemu poziomowi zaawansowania technicznego i wykorzystania operacyjnego,

j) zapewnianie jakości określania czasu i położenia - wykorzystywanie infrastruktury satelitarnej, lub dowolnej innej technologii zapewniającej równorzędne poziomy dokładności, na potrzeby aplikacji i usług ITS, które wymagają globalnych, nieprzerwanych, dokładnych i gwarantowanych usług związanych z określaniem czasu i położenia,

k) ułatwianie intermodalności - uwzględnianie przy wdrażaniu ITS, w stosownych przypadkach, kwestii związanych z koordynacją różnych rodzajów transportu,

l) poszanowanie spójności - uwzględnianie istniejących zasad, kierunków polityki i działań Unii, które mają zastosowanie w dziedzinie ITS, w szczególności w dziedzinie normalizacji.

Wdrożone dotychczas w Polsce systemy telematyczne są zróżnicowane technologicznie. Cechują je na ogół lokalny zasięg oraz możliwość realizacji funkcji o wąskim zakresie specyfikacji. Nie współpracujące ze sobą systemy telematyczne nie dają możliwości wielokrotnego użycia zbieranych danych, w tym zwłaszcza do realizacji innych funkcji (już realizowanych bądź możliwych w przyszłości) przez inne podsystemy ITS. Wyspowy charakter wdrażania ITS uniemożliwia pełne wykorzystanie potencjału charakterystycznego dla rozwiązań sieciowych.

Wdrożenie przepisów Dyrektywy ITS, poprzez stosowanie wspólnych zasad wdrażania ITS oraz (w przyszłości) specyfikacji i norm UE, służyć będzie zbudowaniu interoperacyjnego systemu zarządzania transportem drogowym w wymiarze krajowym, a także europejskim. Przy założeniu wykorzystania istniejących już systemów telematycznych, implementacja dyrektywy ITS docelowo ułatwi zapewnienie ciągłości usług, przy maksymalnej redukcji łącznych kosztów krajowego procesu wdrożenia rozwiązań ITS.

Obecnie realizowane w Polsce wdrożenia ITS w transporcie drogowym głównie oparte są o środki europejskie. W kolejnej wieloletniej perspektywie finansowej UE (2014-2020) przewiduje się kontynuację wspierania projektów ITS.

Projekt nowelizacji ustawy o drogach publicznych w zakresie implementacji do krajowego porządku prawnego dyrektywy 2010/40/UE dotyczy organów administracji realizujących funkcje budowy, rozbudowy i modernizacji sieci drogowych różnych kategorii (zarządców dróg), jak również jednostek realizujących zadania z zakresu zarządzania ruchem oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego, ratownictwa i łączności, jak Policja, Główny Inspektorat Transportu Drogowego, Centra Powiadamiania Ratunkowego, Państwowa Straż Pożarna i Ochotnicza Straż Pożarna.

Projekt nowelizacji dotyczy w szczególności instytucji i jednostek sektora usług

transportowych, które uczestniczą w tworzeniu, rozpowszechnianiu bądź wykorzystaniu informacji o drogach i ruchu. Są to: zarządcy dróg publicznych, użytkownicy końcowi usług informacyjnych i telekomunikacyjnych dotyczących transportu i ruchu drogowego, w tym uczestnicy ruchu drogowego jako klienci korzystający z usług świadczonych przez zarządców dróg, jednostki zarządzające taborem transportowym, organy administracji łączności, operatorzy sieci telekomunikacyjnych, podmioty posiadające prawo do wykorzystywania częstotliwości, dostawcy sprzętu i usług wykorzystujących rozwiązania ITS oraz Główny Inspektor Ochrony Danych Osobowych.

Oczekiwanym skutkiem nowelizacji ustawy o drogach publicznych będzie ustanowienie podstaw długofalowego współdziałania ze sobą zarządców dróg (sieci drogowe różnych kategorii) oraz innych organów administracji różnych szczebli, w celu ułatwienia skoordynowanego wdrażania i wykorzystania rozwiązań ITS. Kolejnym pożądanym efektem będzie lepsze współdziałanie określonej wyżej grupy jednostek z przedsiębiorstwami sektora prywatnego świadczącymi usługi informacyjno-telekomunikacyjne i transportowe (jak operatorzy taboru transportowego), w celu wdrażania i efektywnego wykorzystania rozwiązań ITS. W rezultacie, spodziewana jest (wynikowo) poprawa jakości usług transportowych i funkcjonowania transportu drogowego.

W związku z implementacją dyrektywy PE i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 roku w sprawie ram wdrażania ITS w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu proponuje się wprowadzenie zmiany do ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych poprzez utworzenie słowniczka pojęć dotyczących inteligentnych systemów transportowych w trybie dodania kolejnych punktów w art. 4 ustawy. Proponuje się zacytowanie następujących definicji zawartych w dyrektywie 2010/40/UE:

- „inteligentne systemy transportowe” lub „ITS” oznaczają systemy, w których technologie informatyczne i komunikacyjne stosowane są w obszarze transportu drogowego, obejmującym infrastrukturę, pojazdy i użytkowników, oraz w zarządzaniu ruchem i zarządzaniu mobilnością, jak również do interfejsów z innymi rodzajami transportu;
- „interoperacyjnosć” oznacza zdolność systemów oraz będących ich podstawą procesów gospodarczych do wymiany danych oraz do wymiany informacji i wiedzy;
- „aplikacja ITS” oznacza operacyjne narzędzie zastosowania ITS;
- „usługa ITS” oznacza dostarczanie aplikacji ITS poprzez dokładnie określone ramy organizacyjne i operacyjne celem zwiększenia bezpieczeństwa użytkowników, efektywności, wygody lub ułatwienia lub wspierania operacji transportowych i przewozowych;
- „zgodność” oznacza ogólną zdolność urządzenia lub systemu do współpracy z innym urządzeniem lub systemem bez dokonywania zmian;
- „ciągłość usług” oznacza zdolność do zapewnienia nieprzerwanych usług w ramach sieci transportowych na terenie całej Unii.

Phoca PDF

Źródło: MTBiGM/BIP projekty aktów prawnych

Phoca PDF