



Dyrektywa Parlamentu

Europejskiego i Rady 2010/40/EU 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) jest narzędziem do wykonania przyjętego w 2008 roku planu działań w zakresie inteligentnych systemów transportowych (Action Plan for the Deployment of ITS in Europe). Dyrektywa ustanawia podstawę wspólnego wypracowania i przyjęcia specyfikacji ITS. Obecnie trwają prace nad specyfikacjami dla poszczególnych obszarów priorytetowych, wyznaczonych tą dyrektywą. Ma to zapewnić interoperacyjność funkcjonujących i wdrażanych w państwach członkowskich usług i aplikacji ITS.

Wdrażanie dyrektywy i planu działania opiera się na współpracy państw członkowskich w ramach Komitetu ITS. Zostało też stworzone ciało doradcze – tzw. grupa mędrców (Advisory Group). Jej pierwsze spotkanie odbyło się 23 marca br. w Brukseli. Polskie samorządy miejskie w tej grupie reprezentuje Hanna Gronkiewicz-Waltz, prezydent Warszawy. W pracach grupy uczestniczy również prof. Janusz Łacny z Międzynarodowej Unii Transportu Drogowego (IRU).

Wizja z Białej Księgi

- Polityce transportowej Unii Europejskiej przyświeca ambitny cel jakim jest stworzenie paneuropejskiego systemu transportowego, który byłby systemem zrównoważonym, przyjaznym użytkownikom oraz zintegrowanym, czyli łączącym wszystkie rodzaje i środki transportu. Będzie to też system, w którym nowe technologie teleinformatyczne odegrają kluczową rolę – podkreśla Paweł Stelmaszczyk z Dyrekcji Generalnej ds. Transportu i Mobilności (DG MOVE) Komisji Europejskiej. Europejski urzędnik równocześnie podkreśla, że zaawansowane wdrożenia technologiczne między innymi w zakresie sterowania ruchem,

planowania podróży, czy zakupu biletów, są odrębnymi inicjatywami i działaniami podejmowanymi dla poszczególnych rodzajów transportu i jak dotąd nie są wystarczająco zintegrowane. Na przykład system SESAR to narzędzie polityki zarządzania ruchem w transporcie lotniczym, natomiast River Information Services to z kolei system stworzony dla potrzeb żeglugi śródlądowej. Do tego dochodzi odrębny system zarządzania ruchem kolejowym, do stosowania którego w państwach Unii przekonuje Komisja Europejska.

- Inteligentne systemy transportowe postrzegane są jako wyłącznie dotyczące przewozów drogowych i transportu drogowego, a to nie do końca jest prawdą. Dyrektywa jasno odnosi się do budowy i tworzenia tzw. interfejsów z innymi rodzajami transportu – podkreśla Paweł Stelmaszczyk.

Dokument Unii Europejskiej - Biała Księga Transportu (Transport White Paper: a vision for the transport system of 2050) europejski system transportowy opiera na czterech „I”, czyli na: Internal market - wspólny rynek, Innovation - innowacyjność, Infrastructure - infrastruktura, International - międzynarodowe otoczenie UE, szczególnie odnoszone do państw świata będących partnerami handlowymi UE. - W Białej Księdze posiadającej odnośniki do ITS jasno jest powiedziane, że jednym z celów jest stworzenie dostępu do informacji, czyli generalnie rzecz biorąc do danych, którymi można się posługiwać i do których dostęp powinien być zapewniony w miarę możliwości bez opłat. Te dane powinny być odpowiednio przetworzone i posiadać właściwą jakość. W oparciu o te dane na przykład biura podróży będą w stanie tworzyć specjalne pakiety dla podróżnych, a spedytorzy przygotowywać oferty dla swoich klientów. Natomiast jeśli chodzi o innowacyjność to w tym dokumencie mowa jest o wspieraniu budowy zintegrowanego systemu zarządzania ruchem i wspieraniu wymiany informacji, a także o interoperacyjności systemów oraz o tworzeniu platform w oparciu o otwarte standardy. Jest też zaznaczone, że tak naprawdę przed nami jest jeszcze wielkie wyzwanie w umożliwieniu wymiany informacji i komunikacji pomiędzy pojazdami a infrastrukturą oraz odpowiednio pomiędzy pojazdami – wyjaśnia Paweł Stelmaszczyk.

Na jakim etapie jest UE jeśli chodzi o interoperacyjność ITS?

- Jeszcze wiele przed nami – zaznacza Paweł Stelmaszczyk i podkreśla, że nadal poszczególne systemy wdrażane są niezależnie i bez sprawdzania czy będą komunikowały się z systemami wdrażanymi nie tylko przez sąsiednie kraje członkowskie, ale przez sąsiednie województwa czy miasta/gminy. P. Stelmaszczyk wskazuje na ewidentny brak współpracy między państwami członkowskimi UE oraz na nierozwiązane kwestie ochrony tzw. danych wrażliwych i odpowiedzialności za dane, które nie są odpowiedniej jakości i w konsekwencji powodują straty z błędnych decyzji podejmowanych w działalności gospodarczej.

Dyrektywa ITS ustaliła tzw. obszary priorytetowe, do których zaliczono: optymalne wykorzystanie danych o drogach, ruchu i podróży; ciągłość usług ITS związanych z zarządzaniem ruchem, informacją dla użytkowników i przewozami towarowymi; aplikacje ITS związane z bezpieczeństwem i ochroną ruchu drogowego; powiązanie

pojazdu z infrastrukturą transportową. Opracowanie i przyjęcie specyfikacji w tych obszarach przebiega na mocy art. 290 z Traktatu Lizbońskiego. Oznacza to, że będą przyjęte przez kraje członkowskie i Parlament Europejski w trybie specjalnym, czyli z pominięciem długotrwałej procedury decyzyjnej. - Proces ten polega na tym, że w KE, a dokładnie w moim wydziale Dyrekcji Generalnej ds. Transportu i Mobilności, przygotowujemy projekty specyfikacji, następnie będą one przeanalizowane przez „radę mędrców” (Advisory Group), która sprawdzi jaki będzie rzeczywście wpływ specyfikacji na funkcjonowanie rynku ITS. Potem specyfikacje będą przekazane do Rady i Parlamentu i jeśli w ciągu dwóch miesięcy organy te nie zgłoszą żadnych uwag i zastrzeżeń, to automatycznie zostaną one przyjęte – Paweł Stelmaszczyk wyjaśnia procedury.

Przyjmowanie poszczególnych specyfikacji reguluje art. 2 dyrektywy ITS. Z tego przepisu wynika, że do 2014 roku KE jest zobligowana, by przedłożyć specyfikacje obszarze dotyczącym informacji dla podróżnych, obejmujących wszystkie rodzaje transportu, służących umożliwieniu planowania podróży i wystawiania biletów na podróże drogą lądową z wykorzystaniem różnych środków transportu. W przypadku informacji o ruchu w czasie rzeczywistym specyfikacje mają być przyjęte do końca 2013 roku.

- Informacje dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego, które mogą przyczynić się do poprawy brd, udostępniane przez samorządy czy gromadzone przez określone podmioty, byłby rozpowszechniane za darmo. Po przyjęciu specyfikacji będzie wiadomo, które z tych informacji muszą być bezpłatnie udostępnione firmom zajmującym się przygotowaniem pakietów dla podróżnych. Istotne więc będzie to, co zostanie w nich zawarte. W tym obszarze specyfikacje mają być przyjęte do końca 2012 roku i nad tym dyrekcja już pracuje – mówi Paweł Stelmaszczyk.

Kolejnym obszarem jest system eCall, który w sytuacji zdarzenia drogowego umożliwia połączenie z najbliższym centrum powiadamiania ratunkowego. W tym obszarze również specyfikacje mają być przyjęte do końca 2012 roku. Do końca 2012 roku będą też przyjęte specyfikacje dotyczące systemów wymiany informacji o miejscach parkingowych dla samochodów ciężarowych w UE, natomiast specyfikacje dotyczące systemów rezerwacji takich miejsc parkingowych będą przyjęte do końca 2013 roku.

AS