# Unijne priorytety ITS w świetle dyrektywy 2010/40/EU oraz CEF

Utworzono: piątek, 07, czerwiec 2013 08:04 Agnieszka Serbeńska



– Inwestycje w ITS nie są fanaberią bądź luksusem, na który mogą pozwolić sobie bogate kraje – zastrzega Paweł Stelmaszczyk z Dyrekcji Generalnej ds. Transportu i Mobilności (DG MOVE) Komisji Europejskiej. Równocześnie zapewnia, że w takich państwach jak Polska inwestycje w ITS mogą wręcz skokowo przyspieszyć postęp w budowie systemów transportowych.

Unijna polityka transportowa, w tym również dotycząca inteligentnych systemów transportowych, opiera się na zapisach europejskiej Białej księgi transportu (Transport White Paper: a vision for the transport system of 2050) opublikowanej w 2011 roku. - Dokument ten wyznacza główne cele w zakresie transportu i mobilności. Mówi też, że cokolwiek by się nie działo nie ma mowy, by administracyjnie próbować ograniczać mobilność obywateli i możliwości wysyłania towarów przez firmy funkcjonujące na wspólnym rynku. To jest tak naprawdę uświadomienie faktu, że w miarę postępującej integracji europejskiej będzie rósł popyt na usługi transportowe zarówno ze strony podróżujących obywateli, jak też ze strony firm. Tego nie da się w żaden sposób powstrzymać – podkreśla Paweł Stelmaszczyk.

Zatem przyjęta w Białej księdze teza zakłada, że trzeba uczynić istniejący system transportowy oraz sieci transportowe, którymi dysponujemy w Unii Europejskiej, o wiele lepszymi, drożnymi i wydajnymi. - Dlatego w Białej księdze zwraca się uwagę na to, że należy na transport spojrzeć jako na sieć różnych systemów działających w krajach członkowskich. Co za tym idzie, transport powinien być postrzegany jak inne gałęzie gospodarki sieciowej, na przykład energetyka czy telekomunikacja. Co to oznacza? Oznacza, że cały system transportowy może funkcjonować na tyle dobrze, na ile pozwala jego najsłabsze ogniwo. To jest szalenie ważne jeśli chodzi o finansowanie mające na celu poprawę wydajności właśnie tych najsłabszych



Phoca PDF

odcinków systemu – podkreśla Paweł Stelmaszczyk.

Takie właśnie postrzeganie istoty sytemu – jak tłumaczy Paweł Stelmaszczyk – jest podstawą tzw. podejścia korytarzowego w nowo przyjętym unijnym rozporządzeniu dotyczącym wytycznych transeuropejskich sieci transportowych. Z końcem maja br. Komisja Europejska, Rada i Parlament Europejski zawarły porozumienie w sprawie przekształcenia istniejącej obecnie w Europie mozaiki dróg, torów, kanałów rzecznych i korytarzy lotniczych w ujednoliconą sieć transportową (TEN-T). W podpisanym porozumieniu przyjęto plan realizacji bazowej sieci transportowej, która zostanie ukończona do 2030 r. i będzie sprawować funkcję podstawowej infrastruktury transportu na jednolitym rynku. Nowa sieć bazowa TEN-T zostanie uzupełniona kompleksową siecią tras, dołączoną do niej na poziomie regionalnym i krajowym.

Kolejnym, istotnym unijnym dokumentem służącym rozwojowi ITS, zapewniając interoperacyjność funkcjonujących i wdrażanych w państwach członkowskich usług i aplikacji ITS, jest 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). Dyrektywa jest narzędziem do wykonania przyjętego w 2008 roku planu działań w zakresie inteligentnych systemów transportowych (Action Plan for the Deployment of ITS in Europe). Akt ten ustanawia podstawę wspólnego wypracowania specyfikacji ITS dla wyznaczonych tym dokumentem priorytetowych obszarów. - Do 2014 roku mamy przyjąć sześć specyfikacji. Będą one dotyczyły takich obszarów jak: bezpieczne parkingi dla ciężarówek, systemu rezerwacji i informacji, świadczenia usługi eCall (umożliwiającej połączenie telefoniczne i przesłanie danych w momencie wypadku). Innym obszarem, dla którego będą przyjmowane specyfikacje, jest udostępnianie w czasie rzeczywistym informacji, które wpływają na bezpieczeństwo ruchu drogowego. W przyszłym roku będziemy pracować nad rozporządzeniem zawierającym specyfikacje dotyczące udostępniania informacji dla podróżnych o równego rodzaju połączeniach, przekazywanej w czasie rzeczywistym – informuje Paweł Stelmaszczyk.

- Obszarem priorytetowym KE są też narzędzia do planowania podróży multimodalnych. Chcemy więc, aby nie tylko infrastruktura była „inteligentna”, ale również podróżni byli bardziej „inteligentni”, czyli dobrze poinformowani. Chodzi o to, by powstały platformy pozwalające na optymalne planowanie podróży w czasie rzeczywistym z wykorzystaniem wszystkich dostępnych możliwości, z wykorzystaniem wszystkich dostępnych rodzajów transportu – podkreśla Paweł Stelmaszczyk.

Specyfikacje przyjmowane jako tzw. akty delegowane. Są one wiążące dla krajów członkowskich, ale wyłącznie wtedy, kiedy taka usługa jest wdrażana w danym państwie. Samo rozporządzenie nie nakłada na kraje członkowskie obowiązku wdrożenia danej usługi, chyba że Komisja Europejska przedłoży projekt ustawodawczy w tym zakresie, tak jak to miało miejsce w przypadku usługi eCall (Parlament Europejski zadecydował, że każdy nowy samochód wyprodukowany po

roku 2015 musi być fabrycznie wyposażony w system eCall, który w momencie wypadku na drodze automatycznie z numeru alarmowego połączy z właściwym centrum powiadamiania ratunkowego).

***

Właśnie został ukończony średniokresowy przegląd stanu wdrożenia przyjętego w 2008 roku planu działań w zakresie inteligentnych systemów transportowych (Action Plan for the Deployment of ITS in Europe). Komisja Europejska przygotowuje dokument przedstawiający wnioski z tego przeglądu. Plan obejmuje 24 różne działania, a jego jedną z istotnych kwestii jest otwarta architektura decydująca o interoperacyjności ITS. Obecnie interopearcyjność rozważana jest nie tylko na poziomie krajów członkowskich, ale również aglomeracji europejskich, których jest około 250.

- Mamy problem jeśli chodzi o interoperacyjność pomiędzy 27 krajami członkowskimi; ich sytemy nie są kompatybilne. O ile bardziej będzie to złożony problem gdy do tego włączymy aglomeracje. Będziemy więc chcieli zrobić o wiele więcej jeśli chodzi o koordynowanie działań służących uzyskaniu kompatybilności systemów. Przede wszystkim KE przyjrzy się możliwości finansowania takich systemów – mówi Paweł Stelmaszczyk.

Główny instrument finansowania ITS to Connecting Europe Facility - CEF. To wsparcie finansowe zostanie skoncentrowane na europejskiej sieci transportowej TEN-T. Miasta chcące włączyć się do tego sytemu będą mogły ubiegać się o środki CEF. Nowy instrument finansowy zostanie uruchomiony w perspektywie budżetowej 2014-2020, a będzie dysponował kwotą 21 mld euro. W tej sumie 10 mld euro będzie pochodziło z przesunięcia z Funduszu Spójności. Tą pulą środków dysponuje KE w porozumieniu z krajami członkowskimi. – Obecnie w Parlamencie Europejskim toczą się rozmowy w sprawie wieloletnich ram finansowych. Prawdopodobnie te środki będą musiały być zaprogramowane do 2016 roku, ponieważ do wieloletnich ram finansowych prawdopodobnie zostanie dopisana klauzula wymuszająca wykonanie do tej daty przeglądu absorpcji tych środków – wyjaśnia Paweł Stelmaszczyk.

Na pewne środki finansowe można również liczyć z programu Horyzont 2020 (8. Program Ramowy w zakresie badań i rozwoju technologicznego i innowacji). Program ten ma za zadanie sprostać wyzwaniom cywilizacyjnym integracji, w tym wzrostowi popytu na usługi transportowe. Dlatego uwzględnia nakłady na wydajny, przyjazny i ekologiczny transport. Jednak środki tego programu będą kierowane na projekty badawcze i innowacyjne. Z puli blisko 80 mld euro jakimi dysponuje program aż 3,5 mld euro będzie skierowane na projekty z zakresu transportu.

Agnieszka Serbeńska

*„Priorytety w obszarze ITS w UE w świetle dyrektywy 2010/40/EU, Horizon2020 i CEF” Paweł Stelmaszczyk - z Dyrekcji Generalnej ds. Transportu i Mobilności (DG*

*MOVE) Komisji Europejskiej, omawiał podczas VI Polskiego Kongresu ITS – Warszawa, 13-14 maja 2013 r.*



Phoca PDF