



Krajowy System Zarządzania

Ruchem (KSZR) będzie służył przede wszystkim poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, a więc w efekcie przyniesie zmniejszenie liczby zdarzeń drogowych i przyczyni się do złagodzenia ich skutków. Równie istotnym zadaniem KSZR jest redukcja strat czasu w transporcie drogowym. Przygotowywane w strukturach GDDKiA wdrożenie tego systemu jako finalny efekt zakłada usprawnienie procesu zarządzania ruchem na sieci dróg krajowych.

Pierwszym krokiem w kierunku stworzenia Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem było opracowanie specyfikacji technicznych dla poszczególnych zagadnień i obszarów systemu. Tak więc powstały następujące specyfikacje: Parametry techniczne urządzeń telematiki drogowej; Standard realizacji mediów do łączności i transmisji danych KSZR; Standard definiowania obszarów detekcji ruchu; Architektura Teletechnicznego Powiązania Urządzeń w Systemach KSZR; Standardy protokołów transmisji danych dla systemu zarządzania ruchem; Architektura Hurtowni Danych w obszarze oddziaływania KSZR; Zasady gromadzenia, archiwizacji i wykorzystywania danych pozyskanych z KSZR; Aplikacje dedykowane do krótko i długo terminowych prognoz ruchu na podstawie danych archiwalnych oraz aktualnych z czasu rzeczywistego. Stworzenie tych dokumentów nie przyniosło jednak klarownego ostatecznego obrazu systemu i jego całościowego funkcjonowania. W niektórych zagadnieniach dokumenty swoimi zapisami się pokrywały, w rozstrzygnięciach z kolei innych problemów pojawiały się luki. Przede wszystkim problemem okazały się odrębne założenia przyjmowane w systemach dotąd uruchamianych w kraju. GDDKiA zrewidowała więc swoje podejście do tworzenia systemu.

GDDKiA kolejne działania rozpoczęła od dokonania inwentaryzacji istniejącej infrastruktury telematycznej. Następnie powołano interdyscyplinarny zespół roboczy

złożony z pracowników GDDKiA specjalizujących się w dziedzinach: zarządzania ruchem, utrzymania sieci drogowej, planowania, eksploatacji dróg i tuneli, bezpieczeństwa ruchu drogowego, obsługi procesu inwestycyjnego, komunikacji społecznej. Do zadań grupy należy między innymi opracowanie, opiniowanie i weryfikowanie sporządzonych materiałów.

Bazując na doświadczeniach innych państw we wdrażaniu ITS postanowiono przyjąć jako referencyjną metodologię FRAME. Metodologia FRAME została opracowana na zlecenie KE w celu utworzenia spójnej europejskiej architektury ITS, zapewniającej interoperacyjność i ciągłość usług („Intelligent Transport Systems in action” DG MOVE). Z istotą tej metodologii i jej wykorzystywania zapoznano cały zespół roboczy. Pierwszym wykonanym przez zespół zadaniem opartym na tej metodologii było określenie oczekiwań każdego z członków tej grupy względem tworzonego systemu. Celem tego było wypracowanie wspólnej, spójnej wizji systemu. Działanie systemu zostało więc rozpatrzone pod różnymi względami i z perspektywy wszystkich dziedzin zarządzania drogami.

Kolejnym zatem krokiem było stworzenie architektury funkcjonalnej systemu. Zdefiniowano katalog potrzeb użytkowników systemu, odpowiadający katalogowi wypracowanemu w projekcie FRAME. Następnie dobrano funkcje i przepływy danych. Określono również granice systemu, w którym - pracując już na funkcjach - sprecyzowano co ma on wykonywać.

Zarys architektury funkcjonalnej KSZR był już gotowy w pierwszym półroczu tego roku. Poddany został on konsultacjom prowadzonym na poziomie menadżerskim GDDKiA. Celem tego było rozpatrzenie aspektów organizacji pracy nad KSZR. Kolejne działania to konsultacje zewnętrzne. Zostały wyspecyfikowane konkretne problemy wymagające dyskusji z danymi instytucjami.

Na podstawie wniosków z konsultacji będzie dokonana weryfikacja architektury funkcjonalnej. Następnie zostanie określona architektura fizyczna, a więc nastąpi przyporządkowanie funkcji do konkretnych lokalizacji, na przykład do wykonywania w pasie drogowym. Najpoważniejszym zadaniem w tworzeniu systemu jest określenie architektury organizacyjnej i komunikacyjnej (wymiana danych, sieć transmisyjna).

Równolegle do tworzenia założeń i struktury systemu toczyły się przygotowania do postępowania na wybór Konsultanta/Inżyniera Kontraktu, do zadań którego będzie należało wspieranie GDDKiA w procesie przygotowania postępowania na projekt i budowę KSZR, a po wyborze wykonawcy pełnienie roli Inżyniera Kontraktu i nadzoru inwestorskiego. Przetarg na wyłonienie Konsultanta/Inżyniera Kontraktu zostanie ogłoszony jeszcze w tym roku. Postępowanie na wykonanie systemu rozpocznie się w przyszłym roku.

AS

W materiale wykorzystane zostały informacje z wystąpienia Andrzeja

Krajowy System Zarządzania Ruchem

Utworzono: wtorek, 10, wrzesień 2013 07:45 Agnieszka Serbeńska

Kobuszewskiego z GDDKiA podczas VI Polskiego Kongresu ITS.