



Krajowy System Zarządzania

Ruchem (KSZR) ma już za sobą pierwszy etap przygotowań. Przez minione dwa lata drogowa administracja państwowa, środowiska naukowe oraz branżowe, reprezentujące przedsiębiorstwa i usługodawców w zakresie rozwiązań technologicznych z dziedziny inteligentnych systemów transportowych (ITS), współdziałały w tworzenie szeregu dokumentów umożliwiających wdrożenie tego systemu w sposób skoordynowany, a przy tym transparentny dla wszystkich uczestników tego procesu.

Właśnie 20 listopada br. został uruchomiony internetowy portal www.kszr.gddkia.gov.pl, który jest swoistą platformą usprawniającą proces przygotowań projektu do wdrożenia. Tam właśnie zamieszczono wszystkie dotąd przygotowane dokumenty. Dzięki temu niemal nieustająco i na bieżąco będzie można doprecyzowywać specyfikacje techniczne opisujące budowę systemu oraz tryby poszczególnych funkcji systemowych i sposoby uzyskiwania określonych funkcjonalności. To ma zapewnić jawność w procesie przygotowań i postępowań o zamówienie publiczne, a także zagwarantować uczciwe konkurencje o kontrakty, których efektem ma być ostateczny system.

Utworzenie internetowej platformy otwiera drugi etap prac nad KSZR. Ogólnie można go nazwać etapem konsultacji z firmami - potencjalnymi wykonawcami wdrożenia. W efekcie tych rozmów GDDKiA uzyska odpowiedź na jakie rozwiązania ITS może ona liczyć przy optymalizowanych nakładach na system. Z kolei środowiska przedsiębiorstw mogą przygotować i wprowadzić do swoich ofert oczekiwane dla rozwiązań KSZR urządzenia i technologie.

Wizja i uwarunkowania KSZR

Krajowy System Zarządzania Ruchem (KSZR) to kompleksowy system wspomagający zarządzanie drogami krajowymi przez zintegrowanie wszystkich usług ITS. Dodatkowo system wspomaga zarządzanie całą infrastrukturą drogową, a więc znajdzie zastosowanie w gospodarowaniu drogowym majątkiem.

Stworzona wizja KSZR teraz musi być przełożona na strategię wdrażania, cele i zadania jakie ma spełnić jego realizacja. Strategia wdrożenia siłą rzeczy ma charakter wieloletni, ponieważ KSZR jest przedsięwzięciem nie tylko skomplikowanym, ale również z wielu względów trudnym. W Polsce wdrożono już wiele projektów ITS, które mają charakter wyspowy, a więc są odrębnymi systemami. Powstawały jako oddzielne rozwiązania, ponieważ nie istniały jednolite krajowe standardy ITS. Te projekty już funkcjonują w miastach czy regionach, ale też są wprowadzone na drogach krajowych.

Kolejnym istotnym aspektem, na jaki musi zwracać uwagę strategia, jest prowadzenie procesu wdrażania w sytuacji trwającej nieustannie rozbudowy dróg sieci krajowej. To oznacza potrzebę stworzenia planu wprowadzania poszczególnych komponentów KSZR. Dodatkowo strategia wdrożenia KSZR musi uwzględniać skomplikowaną sytuację finansową państwa i specyfikę drogowych funduszy.

Ponadto ważną kwestią przedsięwzięcia, stanowiącą o istnieniu pewnej bariery, jest nadal pokutujący w społeczeństwie niski poziom świadomości o możliwościach inteligentnych systemów transportowych i płynących stąd korzyściach.

Ze względu na te wszystkie problemy i uwarunkowania realizacji komponentów, proces wdrożenia KSZR został podzielony na: kontrakty na sieci TEN-T (finansowane z europejskiego programu „Łącząc Europę”) i kontrakty poza tą siecią.

Jaki standard architektury krajowego systemu?

W zasadzie działania służące opracowaniu KSZR zostały podjęte już ponad dziesięć lat temu. Wówczas ujawniło się szereg problemów. A zasadniczy problem właśnie dotyczył braku standardów architektury systemów ITS. Nie istniały też żadne normy i specyfikacje. Sektor ITS od strony metodologicznej nie był więc przygotowany do takich wdrożeń, nie posiadał żadnych narzędzi do projektowania i realizacji takich przedsięwzięć. Problemem okazał się również niedobór wykwalifikowanych kadr.

Dlaczego brak krajowego standardu architektury ITS był szczególnym zagrożeniem dla wdrożeń w tej dziedzinie? Otóż, konsekwencje tego najpełniej ujawniają się w przygotowaniach przetargów. Błąd ten połączony z problemem niewykwalifikowanych pracowników skutkuje po prostu przepisywaniem do specyfikacji istotnych warunków zamówienia danych podawanych przez producentów urządzeń i rozwiązań ITS. Dalszą konsekwencją tych problemów jest niemożność obiektywnego porównania ofert przetargowych i oceny ich jakości. Potem, już w praktyce okazuje się, że brak standardów transmisji w protokołach

powoduje konieczność dobudowywania interfejsów. Ponadto, istotnym problemem staje się nieskoordynowanie poszczególnych wdrożonych projektów ITS (zróżnicowanie rozwiązań). Z tego wynika też zablokowanie dostępu do danych ruchowych z tych systemów dla instytucji i organów, dla których te informacje są niezbędne w wykonywaniu obowiązków. Integracje systemów i ich rozbudowy czy modernizacje służące niwelacji tych problemów mogą się okazać więc nie tyle niewykonalne, co raczej bardzo kosztowne.

Dyrektywa unijna ITS (2010/40/UE) wyraźnie wskazuje na potrzebę posiadania i stosowania standardów ITS, podając w tym zakresie katalog zasad. To stało się przesłanką podpisanego w listopadzie 2011 roku przez GDDKiA i Stowarzyszenie ITS Polska porozumienia w sprawie opracowania pakietu specyfikacji technicznych niezbędnych do usystematyzowania i standaryzacji procesu przygotowania i realizacji projektów infrastrukturalnych z wykorzystaniem ITS. Prace nad tym ruszyły w 2012 roku. W tym też roku GDDKiA scalała kompetencje dotyczące ITS w ramach Departamentu Zarządzania Ruchem.

W grupach, liczących od 18 do 34 osób, pracowali naukowcy i przedstawiciele firm sektora ITS. Pracami grup kierowali eksperci, powołani przez GDDKiA w uzgodnieniu ze Stowarzyszeniem ITS, którzy w przypadku niezgodności w zdaniach i opiniach, decydowali o ostatecznym zapisie danej specyfikacji, oczywiście odpowiednio to argumentując. Prace były prowadzone nad ośmioma specyfikacjami.

Celem tworzenia specyfikacji było uściślenie wymogów, zapewnienie interoperacyjności systemów, standaryzacja informacji, możliwość integracji danych pozyskiwanych z różnych źródeł i ich wykorzystania.

Praca nad specyfikacjami miała charakter dialogu technicznego. Rozpoczęto go jeszcze wtedy, gdy nie był zapisany i zdefiniowany w ustawie Prawo zamówień publicznych. W sektorze Projektów ITS ta formuła okazuje się optymalna. W toku tych prac uzyskano dokumenty, które w pełni zgodne są z wytycznymi i przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi architektury ramowej FRAME. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że postawienie na europejską architekturę ramową FRAME niosło pewne ryzyko. W chwili rozpoczęcia prac nad specyfikacjami ta architektura była już znana, ale jeszcze nie przyjęta oficjalnie przez Komisję Europejską. Po dwóch miesiącach od podjęcia przez GDDKiA decyzji o stosowaniu się do metodyki FRAME opublikowany został unijny dokument wskazujący do stosowania tę właśnie metodę.

AS

„KSZR - przyszłość zarządzania drogami krajowymi w Polsce” – pod takim tytułem 20 listopada br. w Warszawie odbyło się seminarium zorganizowane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad we współpracy ze Stowarzyszeniem Inteligentne Systemy Transportowe ITS POLSKA. Przedstawiono na nim strategię przygotowania i wdrożenia Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem (KSZR) - projekt GDDKiA w zakresie ujednolicenia metod sterowania ruchem i obsługi

KSZR: wizja i realia wdrożenia cz. I

Utworzono: czwartek, 28, listopad 2013 10:06 Agnieszka Serbeńska

użytkowników dróg na sieci dróg krajowych. Seminarium było też okazją do podsumowania prac grup opracowujących specyfikacje techniczne w zakresie ITS dla GDDKiA. Przedstawiono też działanie internetowej platformy projektu KSZR. Zagadnienia KSZR prezentowali: Andrzej Maciejewski - zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, Przemysław Rzeźniewski - zastępca dyrektora Departamentu Zarządzania Ruchem w GDDKiA, Andrzej Kobuszewski - kierownik Projektu KSZR w GDDKiA, Marek Litwin - prezes Stowarzyszenia ITS Polska.