



Krajowy System Zarządzania

Ruchem powstanie w oparciu o europejską architekturę ramową FRAME. Umożliwia ona odpowiednie skonfigurowanie wszystkich funkcji systemu oraz racjonalny dobór urządzeń systemu, adekwatny do potrzeb danego ciągu drogowego. Chodzi o to, by inwestując w przedsięwzięcie środki publiczne uzyskać efektywny system, służący usprawnianiu i upłynnieniu ruchu pojazdów i transportów. W sposób pośredni system również podniesie poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, na przykład dzięki modułom służącym zarządzaniu utrzymaniem infrastruktury drogowej. Wdrożenie systemu jest z założenia kompatybilne z wprowadzanym przez GDDKiA systemem nazwanym „Utrzymaj standard”, który już jest stosowany w utrzymaniu autostrad i fragmentów dróg ekspresowych.

KSZR dzięki architekturze FRAME zostanie zbudowany modułowo, a więc powstanie z podsystemów, które będą ze sobą współpracować. Również mają one współgrać z rozwiązaniami funkcjonującymi poza granicami naszego kraju. Dzięki temu nasi kierowcy zyskają narzędzia do planowania podróży na zagranicznych trasach.

Kiedy faktycznie zostanie uruchomiony Krajowy System Zarządzania Ruchem i co na tym zyska zwykły kierowca? Finansowanie systemu nastąpi ze środków unijnych perspektywy budżetowej 2014-2020. Zatem to termin końcowy wydatkowania tych środków stanowi ostateczną czasową granicę wykonania docelowego wdrożenia. W przyszłym roku zostanie przeprowadzone postępowanie przetargowe wyłaniające konsultanta. Jego zadaniem będzie wspomaganie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w pracach nad uszczegółowieniem dokumentacji projektu KSZR, aby już w 2015 roku uruchamiać nawet kilkadziesiąt przetargów na instalacje systemów na sieci dróg krajowych przebiegających w korytarzach TEN-T. Należy

zaznaczyć, że już teraz we wszystkich projektach dróg ekspresowych zawierany jest wymóg dotyczący kanałów technologicznych, aby w przyszłości te wybudowane ciągi również włączyć do sytemu.

W pierwszej kolejności systemy będą instalowane w okolicach aglomeracji, a więc w obszarach najintensywniejszego ruchu drogowego. W założeniach KSZR zakłada się jego współpracę z samorządowymi ITS. GDDKiA wykorzystując i propagując metodykę FRAME w najbliższym czasie chce uzgadniać oraz konsultować z miejskimi samorządami i samorządami regionów posiadających takie rozwiązania możliwości techniczne i funkcjonalne współpracy pomiędzy systemami, w tym wzajemną wymianę informacji na drogach odmiennych zarządców sieci.

Jaki jest szacunkowy koszt całego wdrożenia KSZR i jaki przyniesie on zysk w odniesieniu do komfortu podróży, skrócenia jej czasu, a także zmniejszenia liczby wypadków? Całościowy koszt przedsięwzięcia jest trudny do jednoznacznego oszacowania. Zadanie składa się bowiem z kilkadziesiątu, wynikających z architektury KSZD, projektów podlegających odrębnym procedurom przetargowym. Na pewno wydatki na system należy szacować nawet na kilkaset milionów złotych. Opłacalność ekonomiczną takiego sytemu można natomiast oszacować w sposób pośredni. Badania wykonane w wielu różnych państwach, w tym między innymi w Niemczech, pokazują, że redukcję strat czasu przewoźników można uzyskać na poziomie 20 procent. Korzyści systemu w pierwszym rzędzie odnoszą się więc do kierowców. Ale zyskują je też inni, jak instytucje państwowe wykorzystujące do realizacji własnych zadań dane i bazy systemu, świat biznesu zajmujący się dostarczaniem usług dla kierowców oraz środowisko naukowe prowadzące prace badawcze i analityczne. W tej chwili przygotowywana jest analiza prawna dotycząca wykorzystywania danych i ich przekazywania innym instytucjom (na przykład służbom pożarniczym, policji czy służbom granicznym) uwzględniająca aspekt bezpłatnego obrotu tą informacją jako publiczną.

ITS będą podawały kierowcom informacje o sytuacji na drogach, między innymi wyświetlając ją na tablicach zmiennej treści. To umożliwi im bieżące podejmowanie właściwych decyzji. Na przykład dzięki informacji o zatorze podanej odpowiednio wcześniej kierowca może zmienić trasę, by uniknąć utrudnień w ruchu. Na wzór rozwiązań stosowanych w państwach zachodnich system na przykład będzie mógł w porach szczytów komunikacyjnych i w sytuacjach zatorów udostępniać pasy awaryjne jako dodatkowe pasy do jazdy. W ten sposób rozładuje korki i upłyni ruch pojazdów. Ponadto system umożliwi zaplanowanie w perspektywie rozbudowę autostrad o dodatkowe pasy ruchu. Zbierając dane i prognozując na ich podstawie natężenia ruchu określi bowiem czas koniecznego wykorzystania rezerwy gruntów pod budowę poszerzenia autostrady.

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

KSZR: wizja i realia wdrożenia cz. II

Utworzono: piątek, 29, listopad 2013 09:19 Agnieszka Serbeńska

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 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.