



Konieczność szerokiego zastosowania inteligentnych systemów transportowych (ITS) podkreślono w zapisach szeregu unijnych dokumentów, a w ślad za nimi również w naszych, krajowych strategicznych opracowaniach czy programach rozwojowych. Wykorzystanie narzędzi ITS staje się jedynym efektywnym sposobem usprawnienia transportu międzynarodowego, krajowego i regionalnego. Szczególne natomiast nadzieje wiąże się z wdrożeniami ITS w miastach. Tam bowiem motoryzacyjne zatłoczenie paraliżuje komunikację.

Wprowadzenie rozwiązań ITS na szerszą skalę na pewno będzie wymagało od zarządców dróg zmiany w podejściu do przygotowywania i realizacji tych zadań. Przede wszystkim zmiana ta musi nastąpić na poziomie współpracy z przedsiębiorstwami zajmującymi się tym sektorem usług i produkcji, a także z instytucjami naukowo-badawczymi zajmującymi się zagadnieniami ITS. Tylko w ten sposób można uzyskać to, co jest istotą ITS w usprawnianiu komunikacji, a więc komplementarność poszczególnych wdrożeń umożliwiającą współpracę systemów. Dzięki temu ITS wspomogą prowadzących pojazdy w sposób ciągły i na całych trasach ich podróży.

Obecnie w Polsce realizowanych jest wiele projektów ITS – zarówno w miastach, jak też na sieciach dróg regionalnych czy krajowych. Większość wdrożeń następuje dzięki finansowemu wsparciu z unijnych funduszy. Na przykład Centrum Unijnych Projektów Transportowych (w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko perspektywy budżetowej 2007-2013) zawarło umowy na realizację 13 takich projektów. – Udało się w niemal stu procentach zakontraktować alokację z działania 8.3, które właśnie jest przeznaczona na projekty ITS. Stan realizacji tych projektów jest jednak na najniższym poziomie w stosunku do innych działań w obszarze transportu. Można powiedzieć, że te projekty są nadal we wstępnej fazie,

pomimo że upłynęły już dwa lata od chwili ogłoszenia konkursu na tego typu projekty – mówi Paweł Szaciłło, p.o. dyrektora CUPT.

CUPT zlecił wykonanie badania ewaluacyjnego projektów ITS realizowanych przez beneficjentów, z którymi podpisało umowy. Celem tego było zdiagnozowanie najistotniejszych problemów w ich wykonaniu. Z badania wynika, że zasadniczą przeszkodą jest brak właściwego do nich podejścia. Chodzi przede wszystkim o to, że te projekty nie są strategicznymi zadaniami dla miast czy regionów. Z kolei beneficjenci tych projektów wskazują na barierę jaką jest brak standardów ITS. Istotną też przeszkodą są przeciągające się w czasie procedury przetargowe. Bywa, że przeciągają się nawet do roku. Jak podkreśla Paweł Szaciłło, istotnym problemem jest również to, że beneficjenci środków na wdrożenia ITS nie są do końca świadomi tego, co zamawiają, a więc tego jak w rzeczywistości dane rozwiązanie będzie funkcjonować i na ile efektywnie poprawi komunikację. Mało tego indywidualne podejście do projektowania architektury ITS w konsekwencji prowadzi do niemożliwości zintegrowania go z innymi ITS, wdrażanymi przez zarządców pozostałych kategorii dróg w określonym obszarze.

CUPT w porozumieniu z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju już przygotowuje projekt dokumentu określającego ramy przygotowania i wdrażania projektów ITS. W tym przypadku jako baza do projektowania architektury ITS zostanie wskazana europejska metodologia FRAME. To właśnie pozwoli zmienić dotychczasową sytuację w realizacjach ITS. Dalej pozwoli też, po zebraniu doświadczeń, przygotować podręcznik wdrożeń ITS. Planowane jest też stworzenie platformy internetowej. Na takie wsparcie techniczne i merytoryczne beneficjenci projektów ITS będą mogli liczyć od 2015 roku.

Na pewno do zmian w podejściu do planowania wdrożeń ITS przez administrację publiczną przyczyni się też sztandarowy w skali naszego państwa projekt Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem (KSZR). To wdrożenie właśnie opiera się na architekturze FRAME i ma wskazać jednolity model przekładany na rozwiązania wprowadzane w miastach i regionach.

Najnowszą inicjatywą służącą rozwojowi systemów teleinformatycznych w transporcie jest zainaugurowana 14 stycznia br. działalność Klastra Inteligentnych Systemów Transportowych. Efektem prac tej organizacji ma być stworzenie interoperacyjnego, ponadregionalnego systemu zarządzania transportem opartego na międzymodalnych węzłach transportowych. Koordynatorem Klastra jest ITS POLSKA, a jego partnerami mają zostać uczelnie, jednostki naukowo-badawcze oraz przedsiębiorstwa.

Klaster jest rodzajem oddolnej inicjatywy branż przemysłowych, którego zasadniczym zadaniem jest utrzymywanie współpracy z instytucjami i jednostkami naukowymi. Ten rodzaj inicjatywy jest wspierany przez regionalny samorząd bądź instytucje państwowe. W naszych warunkach ta działalność dopiero się popularyzuje. Rolę klastrów w stymulowaniu innowacyjnych rozwiązań dla gospodarki udało się wzmocnić dzięki dofinansowaniu takich przedsięwzięć z

unijnych funduszy perspektywy 2007-2013. Szacuje się, że w Polsce może już działać od 50 do nawet 100 organizacji klastrowych. Precyzyjne podanie ich liczby jest niemożliwe, ponieważ spora część klastrów nie jest aktywna. Powstałe i działające w kraju klastry reprezentują różne branże przemysłowe i odmienne sektory gospodarki.

Podnoszenie kompetencji kadr i przedsiębiorstw, pozyskanie środków finansowych na działanie klastra i wypracowywanie w ramach jego działań innowacyjnych rozwiązań, ochrona praw autorskich do wytworzonych dzieł w zakresie ITS, a także zapewnienie praktycznych wdrożeń dla projektów urządzeń czy systemów wypracowanych w strukturach klastra – tak można opisać zadania Klastra Inteligentnych Systemów Transportowych, a więc nowej organizacji sektora transportu. Jest ona swoistym narzędziem symulowania innowacyjności w tym sektorze. Marek Liwin – wiceprezes Klastra Inteligentnych Systemów Transportowych, prezes Stowarzyszenia ITS Polska, podkreśla, że największy potencjał innowacyjności w tej chwili posiadają małe i średnie przedsiębiorstwa pracujące w branży ITS. To one dzięki działalności klastra zyskują większe możliwości rozwojowe. W efekcie tego w rozwiązaniach ITS nie będziemy opierać się wyłącznie na rozwiązaniach przeszczepianych z Zachodu; wiele nowych systemów będzie oryginalną polską myślą inżynierską. – Klaster to tak naprawdę działania instytucji partnerskich powiązanych ze sobą umową, a więc przedsiębiorstw, które normalnie na rynku konkurują ze sobą – wyjaśnia istotę organizacji Marek Liwin. Klaster Inteligentnych Systemów Transportowych przyjął formę stowarzyszenia. To daje ramy do współdziałania firm działających na konkurencyjnym rynku. Organizacja będzie pracować w zespołach. Celem tych prac będzie uzyskanie interoperacyjności systemów transportowych, zatem w obszarze zainteresowania klastra będą zarówno zagadnienia transportu drogowego, jak też kolejowego, lotniczego i wodnego.

AS