



## **WNIOSKI IV KONGRESU ITS POLSKA**

I. Wnioski dotyczące kierunków rozwoju ITS i działań prowadzących do szybszego wdrażania innowacyjnych i zaawansowanych rozwiązań w Polsce.

1. Istnieje bogata oferta rozwiązań ITS, umożliwiających osiągnięcie celów społecznych, ekonomicznych i środowiskowych we wszystkich gałęziach transportu. Charakteryzują się one wysoką efektywnością, w tym ekonomiczną. Niestety w Polsce oferty wykorzystywane są w niewielkim stopniu. Jedną z przyczyn są trudności ze zdobyciem poparcia społecznego, bez którego trudno o decyzje polityczne (wysokie miejsce na liście priorytetów). Istotny jest wizerunek i zrozumienie sensu ITS przez społeczeństwo. Wniosek: należy położyć większy nacisk na propagowanie rozwiązań z grupy ITS, w tym zademonstrowanie ich efektywności. Kluczową rolę odgrywają tu media, które należy zachęcać do współpracy – należy je informować i w miarę możliwości dbać o obecność w prasie i innych mediach.

2. Konieczne jest radykalne zwiększenie zaangażowania, wsparcia państwa dla rozwoju i wdrożenia rozwiązań ITS. Dobrym przykładem są działania rządu niemieckiego dotyczące unifikacji oprogramowania centrów zarządzania ruchem. Doprowadziły one do obniżenia kosztów ponoszonych przez miasta. Wsparcie obejmować powinno: finansowanie prac badawczo-rozwojowych, opracowania wytycznych, wymagań itp., finansowanie projektów pilotażowych. Pozytywnie ocenić należy ostatnie działania – planowane finansowanie systemów zarządzania ruchem ze środków UE.

3. Zrozumiałe jest chronienie tworzonych przez dostawców algorytmów i technologii. Jednakże pożądane jest stworzenie możliwości swobodnej wymiany danych wejściowych i efektów pracy, która powinna być oparta na otwartych, ogólnodostępnych protokołach. Należy rozważyć powołanie polskiej organizacji typu non profit, do zadań której należałoby, między innymi:

- certyfikowanie sterowników sygnalizacji co do zgodności z obowiązującymi normami,
- opracowanie protokołu łączności do koordynacji sterowników różnych producentów,
- opracowanie protokołu łączności między sterownikami sygnalizacji i centralnymi systemami monitoringu,
- opracowanie protokołu łączności między systemami monitoringu.

4. Tematem, któremu poświęcono szczególną uwagę na IV Kongresie ITS jest zarządzanie ruchem na drogach publicznych. Między innymi, zwrócono uwagę na konieczność modyfikacji prawa, w tym zapisów dotyczących uprawnień zarządzającego ruchem do zarządzania w czasie rzeczywistym. Wnioski zgłaszane wielokrotnie, dotąd bez powodzenia. Konieczne jest ich sformułowanie, np. w formie memoriału stowarzyszenia ITS Polska.

5. Barrierami szerszego wdrażania są zarówno zasoby kadrowe jak i obsada jednostek administracji wszystkich szczebli. Przykładowo, obsada jednostek zarządzania ruchem (ZR) na drogach różnej kategorii nie odpowiada potrzebom związanym z czynnościami administracyjnymi (np. inicjowanie i zatwierdzanie projektów organizacji ruchu) oraz eksploatacją coraz liczniejszych centrów ZR. Wnioskuje się:

- zwiększanie liczbę etatów jednostek odpowiedzialnych za wdrażanie i eksploatację rozwiązań kategorii ITS;



## **IV POLSKI KONGRES ITS**

**25-26 maja 2011 r., Warszawa**

- rozszerzenie zakresu kształcenia (uczelnie, kształcenie ustawiczne). Konieczna jest bardziej intensywna współpraca uczelni z firmami rozwijającymi i wdrażającymi rozwiązania ITS.

6. Istnieją silne związki między projektowaniem i wdrażaniem rozwiązań ITS a modelowaniem i prognozowaniem ruchu (prognozy długoterminowe i krótkoterminowe). Rozwiązania ITS są zarówno źródłem danych i informacji (co wykazano w wielu referatach), jak i użytkownikiem tych prognoz (np. w informowaniu użytkowników i zarządzaniu ruchem w czasie rzeczywistym). Powiązanie tych działań może przynieść obustronne korzyści.

7. Tematem nadrzędnym, dotyczącym całości tematyki ITS i wszystkich gałęzi transportu, jest architektura ITS. Podejmowane wcześniej prace nad opracowaniem Krajowej Architektury ITS nie zostały sfinalizowane. Jest uzasadnione i pilne ponowne podjęcie opracowania Krajowej Architektury ITS, bądź innego dokumentu koncepcyjnego o charakterze strategicznym (ułatwiającego rozwój i planowanie wdrażania rozwiązań ITS w transporcie, zwłaszcza sektorze drogowym). Efektywne zakończenie tych prac, poza zapewnieniem interoperacyjności i zwiększeniem efektywności rozwiązań ITS, stwarzałyby szanse uzyskania znacznych redukcji kosztów wdrażania tych rozwiązań, w tym kosztów ponoszonych przez sektor publiczny. Czynnikiem o potencjalnie pozytywnym wpływie na kierunek, tempo i koszt prac nad Krajową Architekturą ITS byłoby wykorzystanie w Polsce (wzorem innych krajów UE) modelu e-FRAME.

II. Wnioski dotyczące działań ITS Polska i innych organizacji zajmujących się zagadnieniami ITS, w tym zwłaszcza PSTT.

8. Uwaga IV Kongresu koncentrowała się na transporcie drogowym i transporcie publicznym. Istnieje potrzeba analizy stopnia pokrycia wszystkich obszarów (w tym przez PSTT) i podjęcia prób rozszerzenia zakresu tematycznego kolejnych kongresów ITS o inne obszary oraz zagadnienia integracji systemów (np. transportu zbiorowego i indywidualnego, podsystemów transportu zbiorowego, logistyki, systemów lokalnych i krajowych).

9. Jest celowe rozszerzenie zakresu współpracy ITS Polska z organizacjami i jednostkami zajmującymi się ITS w krajach Europy Środkowej i Wschodniej. Należałoby dążyć do współorganizowania Kongresów ITS z tymi organizacjami.

10. Istnieje potrzeba położenia większego nacisku na zaspokojenie potrzeb ruchu pieszego, w tym osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. Wnioskuje się nawiązanie kontaktu i współpracy między ITS Polska i Koalicją na Rzecz Osób z Niepełnosprawnością a za jej pośrednictwem z organizacjami osób niepełnosprawnych.

17.06.2011