

ИНТЕЛИГЕНТНАТА ПЪТНА БЕЗОПАСНОСТ

ТЕМА

за транзитно преминаващите превозни средства и корпоративни автопаркове. Това са:

- автоматичен компютърен диспечер
- отчитане на разположение на превозното средство

- гласово съобщаване, автоматично преброяване на пътниците
- навигационни системи

- системи за таксуване на плащане.

ИТС могат да бъдат приложени във всеки вид транспорт (автомобилен, железопътен, въздушен, воден), а услугите могат да бъдат използвани както от пътническия, така и от товарния транспорт.

Съвременните световни проекти, свързани с автомобилните ИТС, са:

- специализирани съобщения с малък обем (DSRC) за комуникация между превозното средство и пътя в определени места

- безжични комуникационни системи - за пътния транспорт и телематиката на движението

- непрекъснат въздушен интерфейс с дълъг и среден обем (CALM)

- непрекъснатата комуникация между превозното средство и пътя с помощта на различни медии, включително клетъчни, 5 GHz, 63 GHz и инфрачервени връзки.

В областта на

Железниците

се използват GSM системи за сигнализация на високоскоростните и на конвенционалните железници. В рамките на Европа оперативната съвместимост на високоскоростните железопътни линии е нормативно изискване, адресирано от Директива 96/48/ЕО на Европейската комисия.

Авиационните

приложения се простират в професионални услуги, като например въздушни системи за контрол на трафика, услуги за пътници, както и телефонни обаждания на борда на въздухоплаващото средство.

Морските

приложенията поддържат рутинни морски операции, включително и навигация, както и работят за целите на безопасността.

Подготви Елена
ДИАМАНДИЕВА

Румен Михайлов, председател на УС на Българската асоциация „Интелигентни транспортни системи“ (БАИТС):

В България няма центрове за управление и контрол на трафика и поддържане на пътната инфраструктура

Г-н Михайлов, кои са главните приоритети в развитието на ИТС в страната?

- Това са проекти в областта на пътната безопасност и сигурност, въвеждане на тол-системи и плащане според преминалото разстояние, получаване на данни за трафика в реално време, системи, даващи информация и възможност за запазване на места за паркиране за камиони.

В момента България е единствената страна - членка на ЕС, която още няма национален или регионални центрове за управление и контрол на трафика и поддържане на пътната инфраструктура, но се наблюдава воля в сегашното българско правителство да се вложат средства и усилия за изграждането им. БАИТС, или ITS - България, бе приета на заседание на мрежата от национални ITS асоциации през месец май 2011 г. за неин пълен член заедно с ITS - Русия, и ITS - Ирландия.

Каква е връзката между ИТС и пътната безопасност?

- Европейската комисия, Световната банка и други организации, работещи за пътната безопасност, виждат огромния потенциал на ИТС технологиите за пътната безопасност. За целта се създават различни механизми на взаимодействие, като например eSafety форумът, където работят съвместно представители на публичния сектор, ЕРТИКО, мрежата от национални ИТС асоциации и други организации.

ЕРТИКО е основана 1991 от 15 партньора от Европейската комисия (ЕК), министерствата на транспорта на страни членки и водещи бизнес корпорации. Днес има над 100 партньора, сред тях над 70 водещи бизнес корпорации като производители на моторни превозни средства, доставчици на електроника, системни интегратори, производители на дигитални карти, телекоми, доставчици на услуги и други. Партньори на ЕРТИКО са пътни администратори, изследователски институти, неправителствени организации на ползватели на транспортни услуги, както и повечето от страните членки чрез техни държавни институции (19 от сегашните 27 страни членки членуват в ЕРТИКО). България чрез държавна администрация - министерство или агенция, не е член на ЕРТИКО. Основната цел на ЕРТИКО като организация на мултисекторно, публично-частно партньорство е да подпомага разработката и внедряването на общоевропейски ИТС системи и услуги.



Каква е основната цел на eSafety форума?

- Да се работи за намаляване на смъртността при пътни произшествия близо до 0% и значително редуциране на процента на сериозните наранявания при пътните произшествия. За постигането на тази цел се разчита предимно на масовото внедряване на ИТС технологиите. Според проучване на eSafety форума в периода 2011 - 2020 при внедряване на различни ИТС може да се очакват следните резултати за цяла Европа:

- намаляване на броя на смъртните случаи на пътя с 30%
- намаляване на броя на сериозно наранените хора на пътя с 30%
- намаляване на пътните задръствания с 15%
- увеличаване на енергийната ефективност с 20%
- увеличаване на възможността за получаване на информация в реално време за трафика и пътуващите с 50%.

В Националната стратегия за подобряване на безопасността на движението по пътищата на Република България

за периода 2011 - 2020 г. е отредено подобаващо място и на ИТС като инструмент при планирането и проектирането на транспортните системи.

Според БАИТС кои са приоритетите за България в областта на пътната безопасност и в ИТС сектора като цяло?

- От гледна точка на БАИТС с най-голям приоритет са проектите за въвеждане на Директива 2010/40/ЕС, участие в разработването на национална ИТС стратегия, на проекти в областта на контрола на скоростта, въвеждане на тол-системи и плащане според преминалото разстояние, проекти, свързани с получаването на информация в реално време за пътния трафик, и други. В ЕС се отделят значителни суми за финансиране в сферата на транспорта и за въвеждане на ИТС технологии. Например по Седма рамкова програма (7РП), която е с продължителност от 2007 до 2013 г., за проекти в областта на ИТС техноло-

гии се отпуснат близо 1 млрд. евро.

Каква подкрепа очаквате от държавата или нейните агенции?

- ИТС решенията и проблемът с пътната безопасност са комплексни проекти, те не могат успешно да се решават от едно министерство или една организация. За да отговоря по-точно на вашия въпрос, ще ви разкажа каква е практиката от другите европейски страни за развитие на техните неправителствени ИТС организации, подобни на БАИТС. Изводът от направения анализ е, че където правителственият сектор е директен член и партньор на националните ИТС организации, на практика се осъществяват и най-много проекти с директно финансиране от европейски програми. Такива страни са Швеция, Холандия, Англия, където публично-частното партньорство и взаимодействие е регламентирано и успешно използвано от много години.

Държавите отдавна са разбрали, че те трябва да инвестират в такива високотехнологични сфери и по този начин реално подпомагат бизнеса. Между другото посочените по-горе страни са сред световните лидери на страните с най-добри показатели за пътна безопасност.

Например сред 6-те стратегически партньора на ИТС - Холандия, с годишен членски внос от 40 000 евро освен няколко големи компании са техните министерства на транспорта и на икономиката и иновациите. В ИТС - Румъния, чле-

нуват 18 компании, около 10 университета и изследователски компании, други НПО, над 60 индивидуални експерти, почти всички държавни агенции, свързани с транспорта. Резултатът е, че ИТС - Румъния, участва в много проекти на европейско и регионално ниво и съдейки от броя на индивидуалните им експерти, вече са изградили експертен потенциал. ИТС - Австрия, е 100% финансирана организация от тяхното министерство на транспорта. В Чехия и Словакия превес има частният сектор, университетските и научните среди. В ИТС - Финландия, директно членуват градовете Хелзинки и Тампере, министерството на транспорта и съобщенията, няколко национални агенции като представители на публичния сектор.

В БАИТС членуват ли министерства и общини?

- БАИТС покани наскоро Столичната община и няколко министерства да се присъединят към нас като почетни членове без финансови задължения. Такива са условията според устава на БАИТС, отчитайки финансовото състояние в страната. Основната ни цел не е да очакваме директна финансова подкрепа от публичния сектор, а да се създадат подобри възможности за комуникация, да бъдем по-успешни при кандидатстване за ИТС проекти по европейските програми. Гласуваният наскоро проектозакон за публично-частното партньорство ме кара да мисля, че нашите покани ще бъдат приети.

Мрежата от национални ITS асоциации е създадена с помощта на ЕРТИКО и е обединяваща националните ITS асоциации на страните от Европа. Създадена е с цел да осигурява предаването на ИТС познанието и информация до всички участници на местно и национално ниво.

Българската асоциация „Интелигентни транспортни системи“ (БАИТС/ITS Bulgaria) е наскоро учредено независимо доброволно сдружение с нестопанска цел за разясняване, насърчаване, популяризиране, формиране на партньорства от смишленици, прилагане на най-добрите европейски и световни практики в областта на ИТС. (www.its-bulgaria.bg)