

Analýza strategických dokumentů ITS v Nizozemí

1. Současný stav znalostí ITS (+strategické dokumenty ITS, uvést zhodnocení C-ITS)

ITS-Plan the Netherlands 2013-2017

Jedná se o strategický národní dokument pro rozvoj ITS, jeho koordinaci a plánování. Nastavení základních otázek v souvislosti s evropskou Směrnicí ITS. Vysvětleny národní specifika a výchozí situace. Prioritní oblasti I.-IV. zohledněny. Prioritní akce A-F zohledněny. Trendy. Dotazy a doporučení pro EK závěrem. Soubor příkladů nejúspěšnějších projektů uveden.

Dokument nejmenuje jednotlivá národní opatření jako český Akční plán ITS; rovněž rozpočty jsou pouze jako shrnující. Jiné než silniční módy jsou pouze v návaznosti na silniční dopravu. Jednotlivé projekty, jejich zaměření a cíle vhodné pro přenos zkušeností do ČR obsaženy. Národní aktivity a iniciativy vhodné pro přenos znalostí do ČR.

ITS in the Netherlands Progress Report 2010-2014

Cílem dokumentu je aktualizace situace i plánů zavádění ITS v Nizozemí. Doplnění Plánu ITS Nizozemí. Vysvětlení kontextu a změn.

Prioritní oblast 1: Optimální využití dat o silniční síti, dopravním provozu a cestování

V (2014) posledních několika letech došlo k velmi významnému posunu ke sběru a zpřístupnění dat o provozu. Tato iniciativa pochází jak z vládních organizací, tak ze strany trhu. V této souvislosti vládní organizace vytvářejí rámce tím, že zveřejňují a zpřístupňují data, zatímco strany trhu rozhodují o tom, jak data používat. To pomáhá realizovat jednu ze šesti přechodových cest v plánu pro Lepší informovanost na cestě.

Dostupná data zahrnují dopravní data (včetně dat o parkování) a data o veřejné dopravě. Data jsou zpřístupněna prostřednictvím významných národních organizací, jako je Národní datový sklad (NDW) a Národní projekt pro data veřejné dopravy (NDOV), ale existuje také řada regionálních iniciativ, jako je Open Data FWD. Když jsou data k dispozici, věnuje se nezbytná pozornost normalizaci pomocí platforem, jako jsou MOGIN, BISON a DVM Exchange.

Na základě těchto dat silně narůstají inovační služby (aplikace apod.). To je částečně stimulováno vládou (například v programu Optimalizace využívání) a částečně se vyvíjejí zcela privátně. Tento růst služeb je vývojem zdola nahoru, aplikace jsou stále více multimodální, ale mohou se částečně vzájemně překrývat.

Prioritní oblast 2: Návaznost služeb ITS v oblasti řízení provozu a nákladní dopravy

V Oblasti 2 se Nizozemsko zaměřuje především na logistiku, protože logistika je považována za jedno z hlavních odvětví hospodářství. Nizozemsko již podniklo mnoho kroků v oblasti řízení dopravy a usiluje o dosažení největších zlepšení zejména v kooperativních systémech.

V Oblasti 2 jsou velké veřejné a soukromé spolupracující podniky v logistickém řetězci, kde je výměna informací hlavním faktorem. Zajímavou je národní spolupráce veřejného a soukromého sektoru na platformě Neutral Logistics Information Platform (otevřená ICT platforma pro výměnu logistických dat).

Nizozemsko věnuje zvláštní pozornost optimalizaci přeshraniční dopravy (celní odbavení atd.). Projekty velmi závisí na mezinárodním vývoji, například v elektronickém nákladním listu. To funguje pouze v případě, že se účastní více zemí.

Prioritní oblast 3: Aplikace ITS pro bezpečnost silničního provozu a jeho ochranu před vnějšími hrozbami

Existují různé iniciativy v Oblasti 3, kterou iniciují především národní vlády a které jsou zaměřeny na bezpečnost provozu a sociální bezpečnost. Jedním z hlavních projektů v této oblasti činnosti je pilot eCall, jehož cílem je připravit se na zavedení systému eCall v Evropě.

Vedle následujících projektů pro Oblast 3 má řada projektů v jiných Oblastech také vliv na bezpečnost provozu. Je to proto, že ve všech projektech se používá stejný integrovaný přístup.

Prioritní oblast 4: Propojení vozidla s dopravní infrastrukturou

Počet projektů v oblasti kooperativních systémů se významně zvyšuje. Kromě nárůstu počtu projektů roste také jejich rozsah. Současné projekty mají často formu terénních provozních testů (FOT) s extrémně rozsáhlou oblastí výzkumu, zejména v oblasti lidských faktorů. Přejít na skutečnou implementaci a upscaling proběhl 2014. Výsledkem je, že povaha menších iniciativ zdola nahoru se mění na soudržnější (částečně řízený) vývoj včetně předem podmíněných aspektů, které jsou řešeny na státní úrovni. V oblasti 4 existuje také řada nejistot, zejména na úrovni financování a obchodních případů. Vládní investice v této fázi jsou proto nezbytné a vláda se často musí ujmout iniciativy.

Dokument nejmenuje jednotlivá národní opatření jako český Akční plán ITS; rovněž rozpočty jsou pouze jako shrnující. Jiné než silniční módy jsou pouze v návaznosti na silniční dopravu. Jednotlivé projekty, jejich zaměření a cíle vhodné pro přenos zkušeností do ČR obsaženy. Národní aktivity a iniciativy vhodné pro přenos znalostí do ČR.

ITS in the Netherlands Progress Report 2014-2017

Cílem dokumentu je provedení aktualizace situace i plánů zavádění ITS v Nizozemí. Doplnění o KPI. Doplnění o Prioritní oblast V. Vysvětlení kontextu a změn.

A Multimodální cestovní informační služby

Nizozemí bude moci pokračovat v provádění dle plánu. Národní přístupové místo pro data multimodální veřejné dopravy již bylo nastaveno a řada poskytovatelů služeb nabízí multimodální cestovní informace v reálném čase. Lze také (2018) přidat údaje o tarifech. Všechny devět nizozemských dopravců předává informace prostřednictvím statického nizozemského systému. Tyto informace jsou integrovány a překládány třemi integrátory a

poté je využívá více než 500 poskytovatelů informací. Nizozemsko má zhruba 45 000 zastávek. Všechna data o zastávkách jsou v Národní databázi zastávek (CHB). Každá zastávka má jedinečné národní číslo zastávky. Informace obsahuje také soubor název a souřadnice a informace o dostupnosti a zařízeních na zastávce. V Nizozemí je pozornost věnována evropským normám.

B Informační služby o dopravním provozu v reálném čase

Státní právní předpisy byly zveřejněny v polovině roku 2017. Stávající datové uložisko NDW poskytuje poskytovatelům služeb informace o provozu v reálném čase. Přístupový bod (2018) vytvoří registr pro veřejná / soukromá metadata pro prioritní akci B. Národní přístupový bod bude často hodnotit kvalitu vstupů veřejných a soukromých stran. Byl vytvořen přehled datových typů (veřejných / soukromých) s uvedením rozsahu, v jakém jsou tato data k dispozici. Pro prakticky všechny dostupné datové typy je k dispozici vhodný proces (helpdesk) k zadávání dotazů a připomínkování. U ostatních dostupných datových typů byl nastaven webový formulář, e-mailová adresa a / nebo telefonní číslo. Předpisy se budou vztahovat alespoň na hlavní silniční síť. Budou probíhat diskuse s regiony o možném výběru dalších prioritních oblastí. Možností také je uspořádat setkání se soukromými stranami, pro lepší kvalitu informačního řetězce.

C Informace o bezpečnosti silničního provozu

Po vstupu právní úpravy v platnost v červenci 2015 byl zřízen Národní přístupový bod ITS (NT-ITS), který je řízen Národním dopravním datovým uložiskem (NDW). Proto byl vytvořen registr pro veřejná / soukromá metadata pro akci C. Rijkswaterstaat provedl sebehodnocení poskytovatele dat pro akci C pro období od června 2016 do května 2017.

D Harmonizované zařízení pro eCall

Ministerstvo bezpečnosti a spravedlnosti je odpovědné za implementaci zařízení 112, konkrétně národní policie. Předpokládá se, že do 1. října 2017 bude připraveno prozatímní zařízení pro příjem (pan-EU) eCall.

E Informační služby pro parkování nákladních vozidel

Po vstupu právních předpisů v platnost dne 1. července 2015 byl zřízen národní přístupový bod ITS (NT-ITS), který je řízen NDW. Databáze obsahující data o parkovištích nákladních vozidel, včetně určitých dat o dostupných zařízeních, je k dispozici pro Akci E. Byl jmenován dozorčí orgán a dohledová politika byla vydána RDW ve Vládním věstníku dne 26. června 2015 a vstoupila v platnost dne 1. července 2015. Sankční politiku zveřejnilo Ministerstvo pro infrastrukturu a životní prostředí dne 14. ledna 2016 a vstoupila v platnost následující den. Byly vybrány prioritní silnice a zóny, na které se vztahují předpisy. V současné době obsahuje přístupový bod data o 339 parkovacích místech. Devět organizací (soukromých i veřejných) nabídlo svá data Národnímu přístupovému bodu.

(F Rezervační služby pro parkování nákladních vozidel – neuvedeno nic k této Prioritní akci)

Pokrok od roku 2014

Zvyšující se tlak na dostupnost, bezpečnost a kvalitu života v evropských regionech znamená, že řešení ITS získávají na důležitosti. Během osmdesátých a devadesátých let provedlo Nizozemsko první důležitý krok a vybavilo hlavní silniční síť systémy řízení dopravy. Dnes tyto systémy zůstávají vysoce inteligentní a zajišťují, aby byla doprava distribuována co nejúčinněji po hlavních silnicích země. Zároveň uživatelé silnic dostávají stále více a více podporu z inovačních služeb nabízených účastníky trhu. Tento vývoj se objevuje rychlým tempem, ale nedodrжуje lineární cestu. Nizozemí se nachází v přechodné fázi, kdy se převládající technologie a druhy dopravy kombinují s inovacemi. Byly vytyčeny dva hlavní trendy s dopadem na budoucnost mobility: inteligentnější doprava díky informování účastníků provozu a automatizace vozidel:

1. V nizozemských informačních systémech, k nimž je možné se nepřetržitě připojovat, dochází k rychlému růstu aplikací na smartphonech. Technické kapacity veřejných systémů řízení provozu rozšiřují a podporují tento vývoj. Od roku 2013 přechod na personalizovanou službu usnadnil programy Optimalizace využívání a Connecting mobility.

2. Druhý viditelný vývoj se týká skutečnosti, že vozidla přebírají od řidičů stále více úkolů. Výrobci automobilů podnikají kroky. V roce 2016 Nizozemí během svého předsednictví EU požádalo, aby se k tomuto vývoji zaměřila pozornost. Prvním krokem byla větší evropská harmonizace v Amsterdamské deklaraci.

Pokračování programu Optimalizace využívání

V rámci programu Optimalizace využívání nizozemská vláda, regiony a průmysl spolupracují na zlepšení dostupnosti silnic, vod a železnic v nejrušnějších regionech země. V roce 2014 bylo přijato rozhodnutí pokračovat v programu do konce roku 2017. Ministerstvo a regiony investují dodatečnou částku ve výši přibližně 600 milionů EUR s cílem zlepšit dobu cesty z domu do domu o 10 % v nejrušnějších regionech během dopravní špičky.

Opatření pro autonomní vozidla

V Amsterdamské deklaraci ministři EU dohodli důležitost efektivní spolupráce a následně v Nizozemí mezi vládou a průmyslem, a připravili tak Evropu na novou éru v oblasti dopravy a logistiky. Pokud nebudou členské státy EU pracovat společně, existují značná rizika.

Během svého předsednictví v Evropské unii v roce 2016 zahájilo Nizozemí Evropskou výzvu pro truck platooning (tvorbu kooperativních konvojů s řízeným pouze prvním vozidlem) nákladních automobilů. To se týkalo různých značek částečně automatizovaných nákladních automobilů, které vedly v konvoj (platooning) na veřejných komunikacích z několika evropských měst do Nizozemska. Byly použity hlavní evropské koridory ITS, jako je Nordic Way a Rotterdam-Frankfurt-Vídeň. Další informace o výzvě v roce 2016 naleznete na oficiálních stránkách www.eutruckplatooning.com. Truck platooning pokračuje v pokusech, kdy se přepravují květiny, potraviny a sypké zboží.

Nemají volant, žádné brzdové a plynové pedály a "odpovídají" na jména WURby a WElly. Tato vozidla, známá jako WEpods, podstoupila intenzivní testování až do léta roku 2016.

Testy se zaměřily na technické i sociální aspekty. Hlavním cílem tohoto pilotního projektu bylo rozvíjet znalosti. Nevytvářel systém připravený pro silnici, ale vytvořila se partnerství mezi soukromým sektorem, veřejným sektorem a znalostními institucemi, které společně pracují na tom, aby automatizovaná jízda byla o krok blíže.

Vedle vývoje technologie ve vozidle a kolem vozu byla během testovací fáze věnována pozornost také certifikaci, pojištění, odpovědnosti, chování člověka, řízení silnic a legislativě. Vzdělávací instituce, jako Delft University of Technology a Wageningen University, podniky a veřejné orgány sdílely své znalosti. Studenti pracovali na aspektech, včetně testovacího programu, rezervačního systému, školení a bezpečnosti.

Opatření finanční

V dokumentu ITS Plán Nizozemí 2013-2017 se odhaduje, že výdaje na ITS (silniční) dosahují přibližně 200 milionů EUR ročně. Celkové výdaje nizozemské vlády / ministerstva infrastruktury a životního prostředí na ITS a DTM v roce 2015 dosáhly 164 milionů EUR.

Provinční a obecní rozpočty a výdaje neobsahují samostatnou položku "inteligentní mobilita". Tyto výdaje jsou součástí různých dalších prvků, konkrétně silnic, dopravního provozu a parkovišť. Proto je těžké odhadnout výdaje, nicméně některé z provincií to již zavádějí.

Dokument navazuje na ITS plán Nizozemí a 1. zprávu o pokroku. Nejdůležitějšími se jeví výběr indikátorů KPI pro hodnocení výsledků aktivit a projektů. Nově Prioritní oblast V. pro zabezpečení dat.

2. Vybrané důležité projekty/opatření (Best practices)

- NDW Národní datový sklad pro dopravní informace
- MOGIN Platforma pro mobilitu a geoinformace Nizozemí
- Partnerství „mluvící doprava“
- DATA TOP 8
- Program IDVV Impuls pro dynamické řízení provozu vnitrozemských vodních cest
- NLIP Neutrální logistická informační platforma
- Elektronický záznam o zásilce
- Vážení za jízdy
- AOS Protinehodové systémy
- DITCM Nizozemská integrovaná zkušební infrastruktura pro kooperativní mobilitu
- PPA Praktická zkouška Amsterdam
- Dopravní kongesce na A58 v důsledku šokové vlny

3. Závěry a doporučení pro ČR

- Zvážit podobu a rozsah českého Akčního plánu ITS, protože v porovnání s NL je ČR mnohem podrobnější. Bylo by možné v povinné podobě dle české legislativy

zpracovat úplnější verzi a do zahraničí v angličtině vypustit verzi stručnější? Naopak Zprávy o pokroku jsou v NL rozsáhlejší oproti ČR i vlastnímu akčnímu plánu NL. Průběžně sbírat dostupné informace pro další aktualizaci Zpráv o pokroku a aktualizaci Akčního plánu nebo jeho novou verzi přes databázi ihned po skončení projektu. Zveřejňovat nabyté zkušenosti i na netu, jako například Nizozemci v rámci Connecting Mobility. Zvážit účast v iniciativách uvedených v Současných souvislostech, kde se účastní NL na rozdíl od ČR, tam, kde to bude uznáno za přínosné. Zvážit národní iniciativy NL jako vzor pro ČR v podobě partnerství, pracovních skupin a kulatých stolů mezi veřejným a komerčním sektorem pro dobře vybraná témata s možností oficiálních výstupů jako memoranda, ujednání a podobně, a to nejen formou prohlášení o zájmu o spolupráci, ale i formou výstupů (strategických nebo taktických dokumentů), které přiblíží účastníky a umožní snadnější budoucí organizování rozvoje ITS od výzkumu po implementaci. Zvážit přípravu předpisů pro autonomní vozidla do novely zákona o silničním provozu; v NL zahrnutý zatím jen pro zkoušení autonomních vozidel. Zvážit pozici veřejného a soukromého sektoru a rozdělení jejich rolí k vlastnictví dat a poskytování služeb a stanovit podmínky podpory tak, aby bylo jasné, kam až sahají open data a kde si za vyšší kvalitu a spolehlivost za předplatné odběratel připlatí a do jaké hranice, případně kdo bude osvobozen od poplatků. Zvážit pozici veřejného a soukromého sektoru a rozdělení rolí v případě parkování nákladních vozidel a zajištění rovného trhu (v NL do tohoto oboru stát nevstupuje, jen jej umožňuje a podporuje, například informačně na svých zařízeních). Podpořit národní přístupový bod pro veřejnou dopravu s informacemi statickými i dynamickými, jak již v NL funguje pro poskytování dat uživatelům, kteří data zpracují do cestovních informací a doporučujících rad, včetně změny chování cestujícího během cesty.

- Shromáždit a zveřejnit údaje o zkušebnictví v ČR a nabídnout své zkušenosti a kapacitu. Jít cestou NL a jednotlivá témata nabídnout u těch, kde je to vhodné, přímo dopisem parlamentu k projednání priorit (viz Současné souvislosti). Zahájit aktivity pro založení partnerství pro nezávislé audity a certifikaci LABEL v ČR v oblasti hodnocení vybavení a služeb na odpočívkách a parkovištích pro nákladní dopravu. Rozšířit aktivity pro zahrnutí poskytovatelů soukromých parkovacích kapacit v ČR do informační databáze IRU (a nejlépe s hodnocením LABEL).
- Zvážit rozšíření Prioritních oblastí o oblast V. pro zajištění zabezpečení dat a soukromých a osobních údajů. Zvážit, zda současná sada KPI zobrazuje dostatečně reprezentativně pokrok v ČR nebo si zažádat o případné další KPI, jako to dělá NL.
- Zvážit (další) partnerství pro snazší rozvoj implementace ITS na národní a mezinárodní úrovni. Zajistit spolupráci s kraji a velkými městy pro jejich vyšší informovanost a pro koordinaci strategií, přenos vyzkoušených případů užití a spolupráci při implementaci především na rozhraní mezi jednotlivými správci silniční sítě. Informovat kraje a města o Akčním plánu ITS a jeho Zprávách o pokroku a podpořit je ve vlastních přípravách strategií v oblasti ITS místo jednotlivých nekoordinovaných implementací.

4. Zdroje:

- ITS-Plan the Netherlands 2013-2017
- ITS in the Netherlands Progress Report 2010-2014
- ITS in the Netherlands Progress Report 2014-2017