

Analýza strategických dokumentů ITS ve Francii

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

Telematické systémy ve Francii, zejména na dálniční síti, jsou na vysoké úrovni. Francie se soustřeďuje zejména na tyto aktivity:

- Strukturovaná politika řízení provozu:
 - Za účelem koordinace a optimalizace projektů řízení dopravy ve velkých městech zahájil stát vývoj hlavních plánů aglomerace dopravy (SDAGT), jejichž návrh sdružuje orgány organizující dopravu. a správci silniční sítě
- Vytvoření jízdních pruhů vyhrazených pro určité kategorie uživatelů:
 - výstavba jízdního pruhu vyhrazeného pro pravidelné služby veřejné dopravy zlepšuje jejich cestovní časy a pravidelnost a vybízí řidiče automobilů, aby používali tyto dopravní prostředky. V budoucnu mohou být vyhrazené pruhy otevřeny pro spolujízdu, pro vozidla s velmi nízkými emisemi, jako jsou elektrická vozidla nebo pro zvláštní přepravu osob, což vyžaduje zavedení opatření umožňujících specifickou identifikaci těchto vozidel;
- Dynamická regulace rychlosti:
 - spočívá ve snižování rychlosti během vytížených období, a tím optimalizaci dopravního toku a zlepšení doby cestování a bezpečnosti, přičemž přispívá ke snížení emisí znečišťujících látek;
- Kontrola přístupu:
 - cílem je včasné zadržení vozidel na nájezdových rampách pomocí semaforu podle provozu na dálnici, aby byla zachována plynulost provozu v aktuálním úseku;
- Dynamické řízení jízdních pruhů
- Zákaz předjíždění těžkých nákladních vozidel

Pokračuje zavádění uvedených opatření (např. výstavba vyhrazených jízdních pruhů do roku 2020 na následujících PK: A1, A6, A10, A12, A3, RN118, RN104).

NAP:

Architektura zvolená pro NAP rozlišuje údaje od provozovatelů silnic, které jsou zpřístupňovány prostřednictvím informačního systému Ministerstva dopravy (TIPI), od údajů soukromých provozovatelů silničních informačních služeb, které jsou dostupné prostřednictvím odkazu na přístupový bod operátora. Vybraným geografickým obvodem je celostátní silniční síť. To nevylučuje zasílání informací z jiných sítí, a to ani od provozovatelů služeb, kteří nechtějí rozlišovat sítě, ani od řídicích orgánů, které si přejí být dobrovolně připojeny k TIPI.

NAP byl otevřen na webu Bison Futé: <http://www.bison-fute.gouv.fr/action-c.html>

NAP zahrnuje:

- úvodní stránku připomínající platné texty (nařízení v přenesené pravomoci, vyhláška), jakož i sedm kategorií událostí a geografický obvod,
- stránku obsahující formulář prohlášení o shodě a odvolávající se na podmínky jeho odeslání,
- stránku obsahující licenci na opakované použití, jejíž přijetí je nezbytné k použití dat
- datovou stránku provozovatelů národní silniční sítě, předplaceného nástroje TIPI,
- stránku pro přístup k datům provozovatele služeb odkazem na přístupové body provozovatelů.

Pokračuje propojení provozovatelů národní silniční sítě s nástrojem TIPI, zejména u koncesních společností na dálnicích. V listopadu 2017 byly připojeni téměř všichni operátoři. Informace poskytuje 38 provozovatelů silnic / úřadů. Není známo, kolik organizací používá data z NAP.

Provozovatelé služeb Coyote, Mediamobile, Michelin Travel Partner a TomTom také zřídili své přístupové body pro operátory. Ministr dopravy v říjnu 2017 zaslal připomenutí společnostem Here a Waze.

Co se týče informací o parkovacích místech pro nákladní vozidla, Francie se domnívá, že existuje zájem o zpřístupnění statických údajů o všech parkovacích místech národní silniční sítě. Kromě toho chápe, že všechna parkovací místa PL v těchto oblastech jsou bezpečná ve smyslu nařízení o přenesené pravomoci. Místem pro rozmístění informačních služeb jsou všechny oblasti PL národní silniční sítě. Dynamické údaje dostupné pouze v několika oblastech a jejich zpřístupnění, za podmínek stanovených v nařízení v přenesené pravomoci, bude vyžadovat značné investice. Tato možnost však musí být otevřená v architektuře NAP. Tyto pokyny byly formalizovány prováděcími texty delegovaného nařízení.

Existuje portál veřejných silničních informací (<http://www.bison-fute.gouv.fr>)

Posuzování shody: Jako rozšíření konzultace o provádění nařízení ve Francii byla zřízena „skupina pro kvalitní opatření c“. Členy jsou kromě ministerstva odpovědného za dopravu i provozovatelé silnic a provozovatelé služeb dotčených akcí c a jejím cílem je vytvořit podmínky pro neustálé zlepšování kvality údajů poskytovaných v národním přístupovém bodě.

Případné doplňující informace o NAP jsou uvedeny v dokumentech „EU EIP SA46 Annual NAP report – 2018“

Plánování a realizace ITS-systémů vychází ze strategického dokumentu.

2. Vybrané důležité projekty/opatření (Best practices)

- Projekt SCOOP @ F byl zahájen v roce 2014 a jeho cílem je otestovat kooperativní VTI ve velkém měřítku, rozmístěním 3 000 vozidel na 2 000 km silnic rozdělených do pěti lokalit

- Mobilita 3.0
 - Osa 1 - definuje společné strategie a strategické rámce
 - Osa 2 - podpora vzniku a rozvoje inovativních projektů na vnitrostátní a evropské úrovni
 - Osa 3 - uvedení francouzské nabídky na mezinárodní trh
 - Osa 4 - koordinuje aktéry sektoru za účelem rozvoje francouzské nabídky
- InterCor
- C-Roads France

3. Závěry a doporučení pro ČR

- Vysoká úroveň plánování a realizace ITS
- KPI nebyly uvedeny
- Zajímavé jsou projekty zabývající se zaváděním ITS, např. pro zákaz předjíždění těžkých nákladních vozidel, pro vytváření jízdních pruhů vyhrazených pro určité kategorie uživatelů, pro dynamickou regulaci rychlosti aj. (doporučení pro ČR)
- Velký podíl účasti na zahraničních projektech
- Výzkum a vývoj zaměřen především na kooperativní systémy

4. Zdroje

- Directive 2010/40/UE Rapport 2017 *France*