

Výroční zpráva o činnosti CEN 278 / WG 3 za rok 2005

Vypracoval:

Ing. Stanislav Barták,
gestor WG3,

Brunclíkova 18,
162 00 Praha 6,

telefon: 235 362 230 241 090 617; fax: 241 090 610

mobil: 720 523 077

e-mail: bartak@apex-jesenice.cz, stanislav.bartak@quick.cz

V Praze 17. 11. 2005

Výroční zpráva o činnosti CEN 278 / WG 3 za rok 2005

1. Uskutečněná zasedání CEN / TC278 / WG3 – Veřejná doprava

V roce 2005 byla plánována 3 zasedání WG3, která se uskutečnila v těchto termínech a místech:

1. 10. a 11. 2. 2005 v Londýně;
2. 30. a 31. 5. 2005 v Helsinkách,
3. 15. a 16. 9. 2005 v Nice.

Gestor WG3 se zúčastnil všech tří zasedání. Ze všech zasedání byly vypracovány a rozeslány cestovní zprávy.

Dále se uskutečnilo společné zasedání CEN 278 WG 3 s TC 204 WG 8. Protože problematika zasedání se týkala podskupiny SG 5, ve které Česká republika není bezprostředně zainteresována, nebyla účast plánována a neuskutečnila se.

Kromě toho proběhla jednání SG 7 a SG 6. Česká republika se přihlásila k aktivní spolupráci k problematice těchto dvou podskupin, s finančních důvodů se však nebylo možno jednání se účastnit. Základní materiály těchto podskupin byly průběžně studovány a písemně připomínkovány.

Přínos pro ČR prvního zasedání lze charakterizovat takto:

- a. Pozice České republiky byla obtížná, protože dva klíčoví členové nebyli při projednávání problematiky přítomni tj. pánové Peussa a Radermacher.. Klíčové se ukazuje nadále stanovisko Spolkové republiky Německo, kde jednak probíhá v Drážďanech instalace českého systému pro informování nevidomých a ve VDV se ustavila pracovní skupina, která má mapovat situaci v dopravních podnicích a u nevidomých.
- b. Byly získány doporučení o architektuře dynamických informací pro cestující, vydaných v dalších státech EU a návrh evropského standardu pro se budování experimentálního systému pro region střední Čechy. Stejně významné je i členství českého experta v SG 7, i když jeho účast na jednáních je z finančních důvodů zatím nulová. Ukazuje se však, že Česká Republika má co k problému říci, protože má, jak se ukazuje, větší zkušenosti s datovými přenosy pro potřeby veřejné dopravy než autoři návrhu standardu.

Výsledky druhého zasedání lze charakterizovat obdobně:

- a. Složitější je situace kolem akustických informací pro cestující a informací pro nevidomé, kde jednotliví členové WG 3 nemají ujasněná stanoviska, nebo svá stanoviska mění. Nikdo však zatím nepřednesl návrh, aby byla tato položka vyřazena. Pozitivní je, že ve Francii a Norsku je obsluha handicapovaných předmětem vládního programu. Situace je taková, že místo pečlivého zpracování vlastního standardu se vypracovávají podpůrné dokumenty, které sice přinášejí výklad nebo řešení konkrétních problémů, ty však nejsou předmětem obecného standardu ale pouze konkrétního technického řešení.
- b. Pokud se týče návrhu standardu „Service Interface for Real-time Information relating to Public Transport Operations“ Česká republika je členem pracovní skupiny SG 7 a ač se jednání nezúčastňuje z finančních a časových důvodů, aktivně připomínkuje vypracované dokumenty. Vzhledem k praktickým poznatkům

z experimentálního informačního systému středočeského kraje jsou české připomínky brány jako věcné a jsou zohledňovány. Byli jsme proto vyzváni k připomínkování návrhu standardu, který bude předán k odsouhlasovacímu procesu v rámci CEN.

Závěry třetího zasedání lze shrnout takto:

- a. Nově se ustanovuje a formuje program pro pracovní podskupinu SG 6. V této podskupině bude jako první zadání řešeno „Očíslování objektů na trase“. Jedná se zejména o očíslování zastávek. V současné v ČR době používané čtyřciferné značení nestačí ani v rámci města velikosti Prahy, protože neumožňuje odlišení zastávek pro různé směry a na větších terminálech. Naprosto nevyhovuje pro značení vozidel jezdících mezi regiony. Přípravovaný standard, který by měl vycházet z britského systému NAPTAN by měl umožnit i mezistátní přejezdy autobusů a jejich sledování. Proto je důležité, aby Česká republika byla od počátku u vzniku příslušného dokumentu, a připravovat se na jeho zavedení a nezavádět vlastní.
- b. Dokument zpracovaný českou stranou „Visible Variable Passenger Information inside the vehicle“ byl graficky upraven podle směrnic ISO / CEN a sekretariát CEN 278 jej předloží schvalovací proceduře. Jedná se o první dokument v rámci WG 3, který byl zpracován českou stranou a bude vydán jako směrnic CEN.

České straně se většinou daří obhajovat svá stanoviska v předkládaných dokumentech. Tj. zejména se pokračuje v záměru standardizovat akustická hlášení včetně informací pro nevidomé. Za podpory konvenora jsou vyzýváni členové WG 3, aby vyjadřovali svá stanoviska k předkládaným dokumentům. Zlom nastal na straně SRN, kde Dopravní podnik města Drážďany postupně zavádí do svých vozidel informační systém pro nevidomé. Tento systém je podporován palubním počítačem firmy Siemens.

Pro lepší orientaci v problematice byly českou stranou vypracovány a distribuovány členům WG 3 tyto dokumenty

- *Acoustic Traffic Information inside and outside the vehicle – Scope.*
- *Acoustical information - Additional Objectives.*
- *Technologies of acoustical information for the visually impaired - 2nd version.*

2. Uskutečněná zasedání subkomisí NAT/WG3

Zasedání všech členů NAT/WG3 se neuskutečnilo pro pracovní vytíženost členů a velkou dopravní vzdálenost. Většina členů NAT je z Moravy. Veškeré práce byly vedeny korespondenční formou za využití všech dostupných komunikačních prostředků: telefon, dopis, e-mail, fax. Zejména mezi gestorem a některými členy NAT probíhal čilý e-mailový styk. Současně probíraná problematika leží převážně mimo hlavní zájem členů NAT. Proto ke spolupráci na připomínkování byli využiti i odborníci mimo NAT, specializovaní na projednávanou problematiku.

Pro členy NAT byla vydána obsáhlá informační zpráva: "Informace pro členy národního aplikačního týmu CEN 278 WG 3", ve které jsou výtahy z cestovních zpráv a výtahy ze zápisů jednotlivých jednání WG 3.

V DP Brno bylo poskytnutých informací využito pro budování řídicího a informačního systému veřejné dopravy.

Byly dále poskytovány konzultace pracovníkům zabývajících se ITS.,,,,,,

3. Pokrok ve schválených a připomínkových EN, TS a ENV

Během roku bylo provedeno pozitivní posouzení zejména k těmto dokumentům WG3: a ISO

- ◆ *NI060 ISO/NP 24014-1 Public Transport - Interoperable Fare Management System - Part 1: Architecture (Veřejná přeprava osob - Silniční vozidla - IFMS - Interoperabilní systém managementu jízdného - Část 1_ Architektura.*
- ◆ *NI058 ISO/CD 22951 ITS - Data dictionary and message set for Pre-emption and Prioritisation Signal Systems for Emergency and Public Transport Vehicles (PRESTO)*

Četné připomínky byly vzneseny k první verzi návrhu standardu:

- ◆ *CEN TS 00278181 PT - Automatic Vehicle management systems - Standard interface for real-time information (Standardní rozhraní pro informace v reálném čase.)*

Negativně byl posouzen dále uvedený dokument jako nevhodný pro situaci v České republice. Ve WG 3 se připravuje návrh standardu se širší tematikou.

- ◆ *ISO/NP 17685 Inteligentní dopravní systémy - Systém standardního číslování zastávek veřejné dopravy*

Kromě výše uvedených návrhů standardů probíhá ediční procedura pro další dva návrhy standardů

- ◆ *TS 13149-3 WORDFIP Part 3 Messages;*
- ◆ *PrTS 1476 Visible Variable Passenger Information*

4. Předpoklad prací v roce 2006

a) Počet plánovaných zasedání TC / WG3

V současné době jsou naplánována tři zasedání:

- 30. a 31. 1. 2006 v Lisabonu nebo v Paříži;
- 27. a 28. 3. 2006 v Berlíně;
- 8. a 9. 6. 2006 v Oslo..

Náklady na jedno zasedání v zahraničí při použití zvýhodněné letecké taxy jsou cca 25 000 Kč.

Pro tři zasedání v zahraničí jsou plánované náklady **75 000 Kč**.

b) Pracovní porady Národního aplikačního týmu

Předpokládá se stejný způsob práce NAT v roce 2005 jako v minulých letech, tj. převážně korespondenční, spočívající ve vypracování připomínek a stanovisek k dokumentům. V roce 2005 bude pokračovat spolupráce na tvorbě nového návrhu standardu: "Akustická hlášení pro cestující. ve veřejné dopravě". Byla navázána spolupráce na vytvoření serveru informací v reálném čase pro celý středočeský kraj.

Po odsouhlasení dílčích standardů EN 13149-4 a EN 13149-5 a přijetí technické směrnice TS 13149-6 a informacích o zkušenostech s CAN Open ve Spolkové republice Německo bude nutno hledat cestu jak zajistit optimální způsob a to jak po technické tak ekonomické stránce zavedení této směrnice v ČR..

5. Předpoklad prací v plánu normalizace

V roce 2006 bude ukončen proces odsouhlasení pro ENV 12896 Transmodel version 5.1, TS 13149-3 WORDFIP - Messages a PrTS 1476 Visible Variable Passenger Information.

V rámci WG 3 budou pokračovat práce na TS 00278181 Standard interface for real-time information a IFOPT Identification of Fixed Objects in Public Transport. Bude hledán konsens pro standardizaci akustických hlášení pro cestující

6. Celkové zhodnocení činnosti za rok 2005

Při posuzování normalizační činnosti WG3 je třeba si uvědomit, že má bezprostřední dopad na český průmysl a podniky provozující městskou hromadnou dopravu. Informační a řídicí systémy v městské hromadné dopravě jsou v České republice vysoce rozvinuty a to zejména v Praze, kde současná úroveň v řadě ukazatelů předčí vyspělé země EU. Gestor měl příležitost se seznámit se stavem v Kolíně nad Rýnem, Bordeaux, Helsinky a Oslo. To představuje velké technické know how, ale také značné investiční náklady a nebylo by dobré, kdyby technické řešení těchto zařízení neodpovídalo standardům EU, tím spíše, že prakticky celá výbava až na nové mobilní radiostanice je české provenience.

V současné době se rozšiřuje využití informačních a řídicích systémů do předměstské dopravy vybudováním systému informací pro cestující v reálném čase. Protože se zároveň uvažuje o systému managementu jízdného je výhodné využít pro tyto aplikace existujících a rozpracovaných standardů a tím využít těchto služeb i pro přeshraniční regiony. Účast české strany při tvorbě těchto dokumentů dává jistou garanci, že by s jejich zavedením neměly nastat problémy. Na druhé straně je třeba přiznat, že tak komplexní samostatné zpracování uvažovaných norem v České republice je nereálné. Jedná se zejména o standardy:

- ◆ *Transmodel version 5.1 (Datový model - verze 5.1)*
- ◆ *Automatic Vehicle management systems - Standard interface for real-time information (Standardní rozhraní pro informace v reálném čase.)*
- ◆ *Interoperable Fare Management System - Part 1: Architecture (Veřejná přeprava osob - Silniční vozidla - IFMS - Interoperabilní systém managementu jízdného - Část 1_ Architektura*
- ◆ *IFOPT Identification of Fixed Objects in Public Transport (Identifikace nepohyblivých objektů ve veřejné dopravě)*

Pokud se týče zavádění zařízení a systémů podle již přijatých ENV je možno uvést zastávkové informační systémy podle ENV 13998 a terminály řidiče v některých vozidlech veřejné dopravy podle ENV 12694.

Na druhé straně je třeba si uvědomit, že některá zařízení postupně budou za technickou životností, případně svou technickou úrovní, poplatnou době instalace, neumožní

převzetí dalších funkcí řídicích a informačních systémů a bude třeba, aby jak čeští výrobci zařízení a vozidel, tak dopravní podniky byly včas na zavedení nových standardů připraveni. To je zejména skupina standardů 13149/4 – 13149/6, týkající se vozidlové sběrnice CANopen, kterou bude nutno postupně zavádět místo dosud používané IBIS podle doporučení VDV (Verein Deutscher Verkehrsbetriebe) z roku 1984.

Ing. Stanislav Barták

Přílohy:

- ◆ Cestovní zpráva z jednání WG 3 v Londýně
- ◆ Cestovní zpráva z jednání WG 3 v Helsinkách.
- ◆ Cestovní zpráva z jednání WG 3 v Nice.
- ◆ Karty norem WG 3. (Doplněn jeden standard a aktualizovány údaje).