

Rozhovor s Arnoldem van Zylem z ERTICO

(ITS International, č. březen/duben 2007)

Když v prosinci 2005 uskutečnil časopis ITS International první rozhovor s Arnoldem van Zylem, před tím, než se stal oficiálně výkonným ředitelem organizace [ERTICO](#), byl neústupný v myšlence, že by budoucnost ITS měly tvořit tržní síly, a ne dodatečná legislativa. Nyní, po roce je stále přesvědčen o roli, kterou může správný obchodní model hrát. Nicméně, jeho postoj k roli předpisového rámce se umírnil: „Obchodní řídicí síly je třeba podporovat pevným předpisovým rámcem“.

Např. eCall, který má být implementován ve všech nových schválených typech vozidel od roku 2010 a dále. Bez vhodných předpisových opatření může být obtížné systém implementovat v tomto časovém plánu.

Neznamená to, že jsem nyní aktivním zastáncem dodatečné legislativy. Evropská komise však může hrát důležitou roli při dosahování interoperability, ať již při sdílení přeshraničních dat nebo při snižování počtu systémů nutných pro používání různých služeb ITS, jako jsou různé systémy mýtného. Se správnými rámcovými podmínkami je možné dosáhnout konvergence mnohem rychleji."

Normalizace

Bez normalizace dojde k izolovaným řešením, jako např. ve Francii, kde je v provozu cca 20 různých řešení pro inteligentní karty (smart cards) ve veřejné dopravě.

V říjnu 2006 se van Zyl zúčastnil plenárního zasedání pracovní skupiny ISO TC 204, „majitele“ mnoha norem ITS.

Je potěšující, že mnoho partnerů v projektech GST a CVIS obdrželo uznání od TC 204 za důležitou roli, kterou hráli v přednormalizačních činnostech. Snahy směřující ke všestrannému propojení ITS se posunou kupředu a v tomto ohledu je důležitý protokol CALM, jelikož vše slučuje. Evropa stále potřebuje plné přiřazení frekvenčního spektra (spektrum allocation) pro služby ITS, je-li požadavkem dosažení dobrého propojení při minimálních nákladech – úspory z velkosériové výroby diktují, aby existovala jediná norma. To je opět role na evropské úrovni, obzvláště, pokud jde o normy týkající se infrastruktury a vozidel.

V USA je tento problém jednodušší, v EU je nyní 27 zemí, takže konkurence je mnohem větší. Ve skutečnosti v Evropě nedošlo k vývoji přiřazení frekvenčního spektra, pouze k vývoji iniciativy DG TREN, která bude již brzy spuštěna a bude mapovat nasazení ITS.

Přesahující činnosti

S běžnými normami by měly přicházet běžné znalosti a za posledních 12 měsíců došlo k velkému nárůstu povědomí veřejnosti o ITS.

Velmi konkrétní výsledky byly získány z iniciativy eSafety. Veřejnost si bude při nákupu vozidla mnohem více vědoma výhod z bezpečnostních technologií jako např. ESP, a to pomocí kampaně Be Aware (Uvědom si), kterou provedl fond Mezinárodní automobilová federace (FIA). Je možné se ptát, co mají samostatné systémy (autonomous systems) společného s ITS? Budoucnost ITS může být konvergence IT, dopravy a komunikačních technologií. Samostatné systémy spojují první dva, dalším krokem je připojení komunikačních technologií a více zajisté přinese Rámec evropských výzkumných programů 7 (FP 7).

Je důležité si také uvědomit roli ERTICO při vytváření povědomí:

FIA a její fond mají podíl na informování veřejnosti pomocí národních automobilových organizací. Úkolem ERTICO je posunovat vše kupředu na rozhodovací úrovni a např. v roce 2006 informovali

poslance Evropského parlamentu o ITS a jeho výhodách. Akce se účastnilo přes 200 lidí a byla velkým krokem v procesu posilování uvědomění o službách a činnostech ITS.

Dalším krokem je zaměřit se s informacemi o ERTICO a ITS a snahami, které již započaly na lídry veřejného mínění. Klíčem k úspěchu je neustálé opakování informace, že ITS existuje, zachraňuje životy, neničí životní prostředí a poskytuje zvýšenou bezpečnost a efektivnost.

Budoucí obchodní příležitosti

Ačkoliv se jeho názory, týkající se budoucích obchodních příležitostí jistým způsobem umírnily, van Zyl stále pochybuje, že někdo má skutečně jasno v tom, jak budou spotřebitelé technologii využívat.

Například zprávy SMS – vychází z používání subkanálů GSM. Jejich koncepce nebyla záměrná. Veřejně financované aplikace ITS se začínají objevovat: eCall, zpoplatnění infrastruktury. A zde mohou vznikat příležitosti. Jakmile budeme mít infrastrukturu, která umožňuje interoperabilitu takových veřejných služeb ITS, stejně jako Galileo, pak mohou takové zákaznické služby růst.

Průraznou technologií uvedenou telekomunikačními společnostmi, konkrétně společností Nokia je GPS a nízkonákladové mapování. To vede k odstranění aplikací z vozidel a jejich umístění tzv. „do kapes“. Data nejsou směřována do vozidla, ale osobě nebo dodávce zboží.

To ukazuje cestu ke „třetí generaci“ ITS a již nyní je možné spatřit takové příklady, např. v Římě je to využívání mobilních plovoucích dat. To odráží aplikace zkoušené ve vozidle, ale použité pro veřejnou dopravu, a může to být velmi zajímavý nástroj pro projektování měst.

Automobilový vývoj

V automobilovém průmyslu došlo v posledním roce k mnoha událostem. V mnoha případech došlo i k návratu k základnímu směru podnikání, což např. dobře ilustrují navigační přístroje. Mapy a osobní navigační přístroje dále prudce stoupají, ale tzv. „zabudované“ přístroje – ty, které jsou instalovány přímo do vozidla – činí pouze 12 % trhu. V Evropě mají navigační obchody hodnotu 10 miliard eur. Přibližně 20 milionů přístrojů bylo prodáno se stále menším podílem pro výrobce vozidel.

Hlavní výzvou zůstává integrace těchto přístrojů do vozidel bezpečným způsobem.

Důležitým tématem jsou náklady a životnost výrobku. Výrobci spotřební elektroniky mohou spolupracovat s výrobcí vozidel na vytvoření inteligentních produktů s nastavitelnými parametry: obrazovky, na kterých mohou být prezentovány navigační a bezpečnostní informace i zábava, aniž by docházelo k rušení řidiče. Procesní kapacita je zabudována do přístroje spotřební elektroniky, zatímco vozidlo má inteligentní rozhraní, které může navrhnout informace ve specifickém prostředí a s ohledem na otázky rozhraní člověk – stroj.

Bude možné úkoly seřadit, jako např. automatické nastavení telefonu na on hold, když řidič provádí složité řízení.

Bohužel současná legislativa se zaměřuje pouze na mobilní telefony ve vozidle. Klíčem je hladina koncentrace řidiče a používání telefonu není jedinou věcí, která může řidičovu pozornost narušit.

Problémem může být také současná generace přenosných přístrojů montovaných na čelní sklo. V případě nehody, když se rozvinou airbagy, se mohou stát doslova střelami. Co je třeba, jsou inteligentní prostředky ve vozidle pro přenosné přístroje, které zohlední dohled a bezpečnost.

Pro hlavní výrobce bude interiér vozidla to, co je bude v první řadě odlišovat a palubní systémy budou naopak na podobné úrovni. Zajisté dojde i u současných modelů k zajímavému vývoji.

Vývoje v Evropském rámci

K nejpodstatnějšímu pohybu dojde v Rámci evropských výzkumných programů 7 (FP7). Na tomto místě dochází k prohloubení kooperativních systémů. A v brzké době snad dojde k implementaci třetí generace ITS: aplikací cestujících – cestujících, cestujících – infrastruktura a zboží – zboží.

Třemi hlavními prvky jsou:

- rozsáhlé zkoušení;
- pokročilá infrastruktura;
- zapojený cestující.

Dalším krokem je optimalizace způsobů dopravy z A do B, které závisí na infrastruktuře. Například slučování různých prvků na poli provozního zkoušení pomůže optimalizovat kooperativní systémy. Jednou z největších příležitostí bude schopnost optimalizovat logistický řetěz spojením různých existujících skupin informací, čímž se stane přeprava zboží mnohem efektivnější.

V popředí zájmu bude bezpečnost a bude nutné dopravu a infrastrukturu učinit mnohem bezpečnější; jakmile budou existovat kooperující systémy, budou užitečné pro bezpečnost a bezpečnostní aplikace. Aplikování ITS na kompletní dopravní systém bude mít za následek zvýšenou efektivnost a tedy zvýšenou environmentální kompatibilitu pohybu osob a zboží.

www.ertico.com

www.iso.org

www.gstforum.org

www.cvisproject.org

Inteligentnější mýtné

Systém vybírání mýtného v Německu, TollCollect systém, zpoplatňuje ujeté kilometry, ale také zahrnuje rozdíly podle emisí vozidla.

Ideální systém by měl zaznamenávat ujeté kilometry, váhu a požadavek na emise. Pokud se podíváme na infrastrukturu jako na zboží, pak by se mělo platit více v době špičky. Je možné také cenově reagovat na hluk a kvalitu vzduchu, např. ve Slovinsku jsou zpoplatněni více řidiči, kteří používají dopravou nejzatíženější vozovky.

Budoucnost s nižšími procenty

Nedávná studie TNO (Nizozemské organizace pro aplikovaný vědecký výzkum) zjistila, že vozidla s navigačním systémem ujedou v průměru o 18 % kilometrů méně. Také se jich týká o 12 % méně pojistných událostí. Je zajímavé, že i jednoduchý navigační systém může dosáhnout takových úspor, což je logické, protože když víme, kam jdeme, tak nebloudíme.

http://www.tomtom.com/lib/img/pr/32324%20TNO_ES-UK.PDF