



ITS novice marec 2013

Uvodnik

Spoštovani člani S-ITS,

Priprave na simpozij ISEP 2013, ki bo zadnji teden marca 2013, so v polnem teku. Referati so pregledani, predstavitve so izbrane.

Ker to predstavlja največji društveni dogodek, bi priložnost izkoristil za povabilo vsem članom in vašim sodelavcem, da se simpozija udeležite v čim večji meri in s tem pripomorete, da simpozij pridobiva na pomembnosti in veljavi. Nenavsezadnje je dogodek tudi izvrstna priložnost za navezovanje novih poslovnih stikov in vzdrževanje starih, obenem pa iz predstavljenih referatov vsakdo najde kaj zanimivega iz njegove stroke. Drugi dan simpozija je organizirana strokovna ekskurzija v center za avtomatsko vodenje prometa, kjer nam bodo kolegi iz JP LPT d.o.o. in JP LPP predstavili upravljanje semaforških in ostalih sistemov v okviru Mestne občine Ljubljana.

Še vedno velja povabilo vsem, ki ste bili kakorkoli aktivni na področju Inteligentnih Transportnih Sistemov, da rezultate in novice delite z našimi člani tako, da prispevke posredujete na društveni naslov info@sits.si.

Želim vam prijetno branje novic.

Lep pozdrav,



Robert Rijavec
Predsednik S-ITS

Novice članov društva S-ITS

Izdelava strategije razvoja inteligentnih transportnih sistemov (ITS) v Republiki Sloveniji od leta 2012 do vključno 2020



V pripravi je strateški dokument Izdelava strategije razvoja inteligentnih transportnih sistemov (ITS) v Republiki Sloveniji od leta 2012 do vključno 2020, ki bo predstavljal strokovne podlage za sprejetje Strategije razvoja ITS. Strategija je za prihodnost informacijske družbe in mobilnosti zelo pomembna, saj bo opredelila razvoj in uvajanje omenjenih sistemov naše države s cilji:

1. optimizacije kapacitet cestne in delno tudi železniške infrastrukture;
2. povečanja varnosti v cestnem prometu;
3. zmanjšanja negativnih vplivov na okolje in trajnostnih virov prek zmanjševanja prometnih zastojev;
4. spodbujanja usklajenega ter sočasnega razvoja in uvajanja ITS v EU;
5. konkurenčnosti in prepoznavnosti slovenskih deležnikov razvoja in uvajanja ITS.

Rezultati bodo zbrani v predlogu strategije za petletno obdobje in viziji do leta 2020, ki temelji na prednostnih ukrepih Direktive 2010/40/EU (Direktiva o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza). Prikazani bodo prednostni ukrepi v Republiki Sloveniji, predviden terminski plan in finančni okvir njihovega uvajanja.

Kar se tiče nacionalne kratkoročne strategije in tudi vizije za daljše obdobje, je bistvenega pomena prispevek organizacij, ki so v ITS udeležene že danes, ne glede na vrsto prometnega sistema: cestni, železniški, pomorski promet in letalski promet. Izdelovalec naloge je Univerza v Ljubljani, Fakulteta za gradbeništvo in geodezijo s podizvajalcem IPMIT d.o.o.

Vsi člani S-ITS ste vabljeni da podate pobude oziroma predloge ključnih projektov, ki jih bomo lahko upoštevali. Podali bomo predlog vlog in odgovornosti posameznih deležnikov ITS.

Cestel d.o.o.

CESTEL

Z začetkom leta 2013 se je našemu društvu pridružil nov član, podjetje Cestel d.o.o.

Podjetje Cestel d.o.o. je bilo ustanovljeno leta 1992. Podjetje iz Trzina izvaja meritve osnih pritiskov, skupnih mas in dimenzij tovornih vozil ter nadzor izrednih prevozov na področju Republike Slovenije. Od leta 1999 s partnerjem iz Ljubljane razvijajo sistem dinamičnega tehtanja vozil med vožnjo - SiWIM. Prisotni so v Evropi, Severni in Južni Ameriki ter Aziji. So vodilni, svetovni proizvajalec na področju mostnih sistemov za tehtanje vozil med vožnjo.



»V podjetju Cestel si skozi zgodovino ustvarjamo trdne temelje. Naš cilj je jasen. Podjetje si bo s svojim znanjem in lastno tehnologijo še naprej prizadevalo povečati varnost na slovenskih cestah ter zmanjšati stroške vzdrževanja in sanacij cest na območju Republike Slovenije. V svetovnem merilu bomo ohranili vodilni položaj med proizvajalci mostnih sistemov za tehtanje vozil med vožnjo, še naprej vlagali v razvoj in postali vodilni na področju WIM sistemov.«

Več informacij dobite na spletnem naslovu www.cestel.si pišete pa jim lahko na naslov info@cestel.si.

Napotki za ravnanje v primeru prometne nesreče na avtocesti



Vožnja po avtocestah in hitrih cestah je glede na statistične podatke v primerjavi z ostalim cestnim omrežjem še vedno varnejša. Čeprav se na avtocestah in hitrih cestah zgodi najmanj prometnih nesreč, se v družbi DARS d.d. zavedajo odgovornosti in si prizadevajo za čim višjo stopnjo prometne varnosti.

V ta namen so pripravili tudi nekaj kratkih napotkov glede obnašanja uporabnikov avtocest v primerih, ko se zgodi prometna nesreča. Ob takšnem izrednem dogodku na avtocesti se kar se da hitro aktivirajo vse intervencijske službe (policija, službe nujne medicinske pomoči, gasilci, Republiški center za obveščanje ter upravljavec in vzdrževalec javne ceste – v primeru avtocest in hitrih cest je to družba DARS d.d. oz. pristojna avtocestna baza).

Ker so avtoceste in hitre ceste prometno zelo obremenjene se ob dogodku, kot je prometna nesreča zelo hitro ustvari zastoj vozil, ki niso udeležena v prometni nesreči. V času prometne nesreče odločajo sekunde in najpomembnejša naloga je reševanje ponesrečencev, zato je ključno, da intervencijskim službam omogočimo kar najhitrejšo pot do kraja dogodka. Upoštevajte naslednje napotke:

- Zagotoviti je potrebno pravilno razvrstitev vozil, ki so se zaradi prometne nesreče morala ustaviti; več informacij najdete v zgibanki, ki je dostopna na [tej povezavi](#). S pravilnim razvrščanjem vozil ustvarimo dovolj prostora za intervencijska vozila, kar bo pripomoglo k hitrejšemu reševanju ponesrečencev.
- Če ste udeleženi v prometni nesreči ali jo opazite, čim hitreje uporabite najbližji sistem za klic v sili (SOS telefon), s pomočjo katerega vzpostavite zvezo z operaterjem v nadzornem centru, ki bo na osnovi vaših podatkov hitro in ustrezno ukrepal. Pokličete lahko tudi na eno izmed števil za pomoč v sili (112 ali 113), kjer sporočite dogodek, nato pa nudite pomoč poškodovanim osebam.
- Na kraju prometne nesreče upoštevajte navodila vodje intervencije. Če ste nudili pomoč do prihoda reševalcev, se na njihovo priporočilo umaknite iz ožjega območja prometne nesreče.
- Pri vseh dejanjih najprej poskrbite za lastno varnost in uporabite odsevni jopič.
- Dokler se rešujejo življenja oz. se opravljajo nujne intervencijske aktivnosti ni pogojev za sprostitev prometa, zato mirno počakajte na nadaljnja navodila.

- Upravljavlec avtoceste ali hitre ceste in policija bosta takoj po zaključku osnovnega reševanja poskrbela za prevoznost avtoceste oz. hitre ceste; ali v smeri začete vožnje ali pa bo uveden drug možen način »reševanja ujetih vozil«. Mirno počakajte na navodila in ne kršite predpisov, saj bi s tem ogrožali sebe in druge.



Ker so predori najnevarnejši deli cest, posebno pozornost namenjamo tudi obnašanju v predorih v primeru prometne nesreče.

V primeru večjih nesreč v predorih, kamor uvrščamo tudi vse požarne dogodke, se obe predorski cevi takoj začasno zapreta za ves promet. Zapora neprizadete cevi je nujna zaradi zagotavljanja varnega umika udeležencev, kakor tudi zaradi neoviranega izvajanja aktivnosti reševalnih služb, na čelu s pristojno gasilsko enoto. V drugi cevi je v času požara vzpostavljen poseben prezračevalni režim, s katerim se doseže zdravo atmosfero brez škodljivih vplivov zaradi gorenja v prizadeti cevi. Dejansko se neprizadeta predorska cev začasno spremeni v varno ubežno reševalno pot.

Odprtje neprizadete cevi je mogoče šele po tem, ko so vse aktivnosti vključenih reševalnih služb in policije zaključene in ko je zagotovljeno ustrezno delovanje predorskih varnostnih sistemov.

Slovenski avtocestni predori so varni



Evropski predori, tudi slovenski, so že nekaj let predmet ocenjevalnega projekta EuroTAP (European Tunnel Assessment Programme). Pomembno dejstvo je, da gre pri tem ocenjevanju predvsem za akcijo, v katero so vključeni avtomobilski klubi, torej uporabniki predorov. Slovenski avtocestni predori so se pri dosedanjih testiranjih odrezali zelo uspešno. Predori Trojane, Kastelec, Dekani in Šentvid so dosegli oceno »zelo dobro«, Jasovnik oceno »dobro«, Karavanke pa oceno »sprejemljivo« predvsem zaradi dejstva, da je zgrajena zgolj ena cev in da ni ubežnih poti. Na skupni ocenjevalni lestvici so slovenski predori zasedli visoko drugo mesto, kar je zagotovo tudi pokazatelj visoke varnostne ravni.



Sodobne tehnične rešitve in zagotovljeno kakovostno obratovanje ter vzdrževanje, za kar skrbijo v družbi DARS d.d., zagotavljajo potrebno osnovo za varno uporabo predorov. Slovenski avtocestni predori so, z izjemo predora Karavanke, razmeroma novi, njihova uporaba pa je trenutno brez omejitev. Tudi tu je izjema predor Karavanke, kjer se opravljajo vsi prevozi nevarnih snovi s pooblaščenim spremstvom.

Daljši predori v upravljanju družbe DARS d.d., z izjemo Karavank, ustrezajo vsem varnostnim kriterijem: obratovanje predorov je vodeno iz nadzornih centrov prek popolnega video nadzora in sistema SCADA, predori imajo dve ločeni predorski cevi, ki sta med seboj povezani s prečniki, na voljo je ustrezno število odstavnih niš znotraj predorov, zagotovljeno je informiranje in komuniciranje z uporabniki prek ustrezne signalizacije, sistema za klic v sili, ozvočenja in predorskega radia, predori so opremljeni s prezračevalnim sistemom, opremljeni so tudi s hidrantnim omrežjem za potrebe gasilskih enot, uporabnikom so za gašenje manjših požarov na voljo ročni gasilniki, poskrbljeno je za rezervno oskrbo z električno energijo ipd.. Sistemi so se v praksi pokazali kot dovolj učinkoviti. Bodo pa do leta 2014 (Karavanke do leta 2019) predori povsem usklajeni z zahtevami, ki jih podaja področna evropska direktiva za predore.

Trenutno predstavljajo grožnjo za varnost v slovenskih avtocestnih predorih predvsem izredni dogodki, ki so posledica neustrezne uporabe predorov s strani voznikov in tehničnih okvar na vozilih. Ravnanje uporabnikov predorov ima na samo varnost odločujoč vpliv. Ugotavljamo, da je vožnja skozi predore večinoma neskladna z izdanimi omejitvami (dovoljena hitrost, varnostna razdalja itd.), kar je še posebej zaskrbljujoče v primerih, ko te določbe kršijo profesionalni vozniki.

Dejstvo je, da vožnja skozi predore zahteva zbranega voznika v tehnično brezhibnem vozilu, ki je povsem osredotočen na vožnjo, v celoti upošteva cestnoprometne predpise in signalizacijo.



Potrebnih bo še več ozaveščevalnih akcij, pravilno vožnjo skozi predore pa morajo vsekakor osvojiti tudi novi vozniki v avtošolah. Poleg ozaveščanja je nujno potrebno še naprej izvajati nadzor nad prometom in ukrepati proti kršilcem.

Več informacij o slovenskih avtocestnih predorih (karta predorov, dolžine predorskih cevi, načrti zaščite in reševanja v predorih ipd.) je dostopnih tudi na http://www.dars.si/Dokumenti/O_avtocestah/Objekti_na_avtocestah/Predori_8_5.aspx.

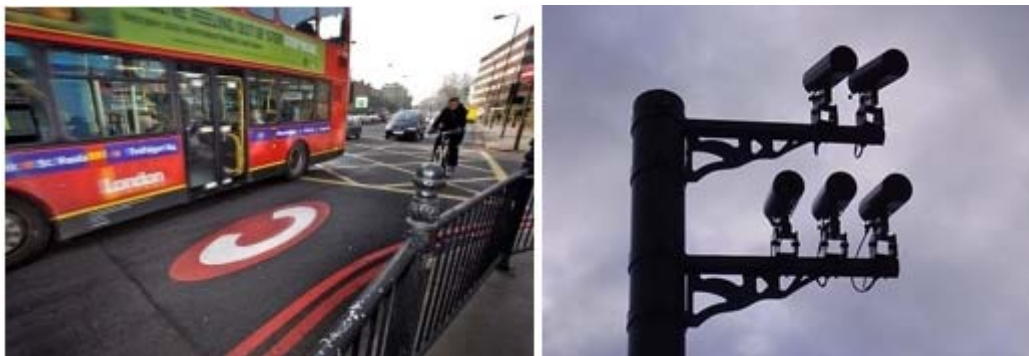
EU in svetovne ITS novice

London proslavlja 10. obletnico vzpostavitve sistema Congestion charging



17. februarja 2003 so v Londonu vzpostavili sistem plačevanja dajatve za vstop v mestno središče, t.i. Congestion charging, ki predstavlja uspešen model, kako lahko promet v mestnih središčih ponovno steče. Uspešno prakso so od takrat vzpostavili še v nekaterih drugih mestih, npr. Stockholmu. Namen uvedbe dajatve je bil predvsem v želji, da bi se količina vozil v samem mestnem središču zmanjšala, da bi vse več ljudi uporabilo javni potniški promet, s čimer bi se povečala tudi kvaliteta zraka v samem mestu. Z uvedbo dajatve, se je

onesnaženost v centralnem delu Londona zmanjšala za 150.000 ton ogljikovega dioksida na letni ravni.



Dajatev morajo obvezno plačati vozila, ki vstopajo v mestno središče med ponedeljkom in petkom in sicer med 7. in 18. uro, cena pa znaša 10 funtov na dan. Kontrola goljufov poteka preko sistema avtomatske razpoznave registrskih tablic, neupoštevanje dajatve pa prekrškarje stane med 60 in 187 funtov.

Več informacij na <http://www.tfl.gov.uk/roadusers/congestioncharging/>.

Previsoka vrednost CO2

Cestni tovorni promet je eden izmed redkih sektorjev v Evropi, katerih emisije ogljikovega dioksida se še naprej povečujejo. Glede na izkušnje industrije prevoza blaga, se bodo te emisije še naprej povečevale v primeru, da tehnološki napredek ostaja glavna usmeritev za reševanje tega perečega problema.

Vozniki tovornjakov vozijo na način, ki porabi 15-20% več goriva kot bi bilo potrebno, kljub okolju prijaznih iniciativah in ostalim tehnološkim novitetam. V študiji logističnega podjetja iz Anglije je bilo na podlagi informacij iz 17 evropskih držav ugotovljeno, da le 8% anketiranih strank prihranek pri gorivu smatra kot prednostno nalogo.



Obstaja nekaj temeljnih razlogov za to, le-te pa se v veliki meri nanašajo na zgodovinske značilnosti prevoza blaga na trgu. Visoke izgube vrednosti v tovornem cestnem prometu so posledica poslovnih modelov, ki jih uporabljajo prevozniška in logistična podjetja in ne sama tehnologija. To stanje je mogoče enostavno popraviti brez potrebe po naložbah v nove tehnologije, pač pa z zahtevo, da avtoprevozniki prioritizirajo problematiko procesov, ki rezultirajo v prihranke goriva.

Z odgovorom na preprosto vprašanje: "Kakšna je vaša trenutna poraba goriva in kakšna je razlika med njo in optimalno porabo?" bi lahko ustvarili prihranke goriva med 15-20%.

Kitajski trio izumil nov koncept semaforjev

Velika večina mest ima postavljene že skoraj vse semaforje, ki jih potrebuje, menjava obstoječe strojne opreme pa je razen ob odsluženosti ponavadi neracionalna in cenovno neupravičena. Kljub vsemu predstavljamo novo vrsto semaforjev, ki si če ne drugega, zasluži omembo v naših novicah.

Na spletni strani wired.com so predstavili nov koncept semaforjev, ki ga je izumil kitajski trio Gisung Han, Hwanju Jeon in Jaemin Lee. Semafor je sestavljen iz dveh delov: prilagodljivega LED traku, ki se ga ovije okoli droga ali drevesa ter iz pokrova, ki varuje pred padavinami, se uporablja kot senčnik in ki napaja semafor. Ker se lahko ovije okoli obstoječega droga ali drevesa ni potrebna izvedba nobenega dodatnega nosilnega elementa.



Omenjeni semaforji so kot nalašč za začasno uporabo saj se lahko namestijo na obstoječo nosilno konstrukcijo (droga ali drevo). Vseeno pa obstajata dva potencialna problema: valjasta oblika pomeni, da je semafor v nekaterih primerih viden tudi za promet iz stranske smeri kar predstavlja potencialno nevarno situacijo. Drug problem je enostavna izvedba montaže, ki pomeni tudi enostavno demontažo: kaj kmalu bi se omenjeni semaforji lahko znašli kot okraski v študentskih sobah.

Prihajajoči dogodki

Povabilo na simpozij ISEP 2013 v Ljubljani med 25. in 26. marcem 2013



Slovenian ITS Association



Electro technical Association of Slovenia

Med 25. in 26. marcem 2013 bo v Ljubljani potekal 21. Mednarodni simpozij o elektroniki v prometu z naslovom »ITS in a real-time«.

21. Simpozij pod sloganom »Inteligentni transportni sistem in storitve v realnem času« predstavlja poudarek na pomenu načrtovanja, razvoja in uporabe inovativne prometne infrastrukture ter vozil na način, da bo dosežena sinergija med različnimi aplikacijami telematike z namenom zagotavljanja ključnih informacij uporabnikom. Inteligentni transportni sistemi in storitve se namreč z bliskovito hitrostjo razvijajo in razširjajo za vse vrste prevoza po vsej Evropi.

Cilj simpozija je promocija strateških usmeritev v integracijo in krepitev evropske raziskovalne dejavnosti na področju sonaravnega transporta v Sloveniji, drugih mladih članicah ter pridruženih in sosednjih državah.

25. marca 2013 bodo strokovnjaki z različnih področij transporta predstavljali izbrane referate v tehnični in plenarni sekciji. Referati bodo predstavljeni v zborniku simpozija. 26. marca je načrtovana strokovna ekskurzija.

Več informacij in prijava na www.isep.si ali na info@sits.si ali info@isep.si.

Evropski ITS kongres 2013 v Dublinu na Irskem med 4. in 7. junijem 2013



Med 4. in 7. junijem 2013 bo v Dublinu na Irskem potekal letošnji, že 9. evropski ITS kongres. Kongres v organizaciji ERTICO-ITS Europe v tesnem sodelovanju z Evropsko komisijo, bo obravnaval in prikazal najnovejše dosežke na področju inovacij in implementacij ITS tehnologij tako v Evropi kot tudi drugod po svetu. Gostitelji kongresa so društvo ITS Irske, mesto Dublin ter irsko ministrstvo za promet, turizem in šport.

Geslo tokratnega kongresa je »Resnične rešitve za resnične potrebe«. Vse regije širom EU se soočajo s podobnimi izzivi pri doseganju trajnostnih prometnih rešitev za izpolnjevanje svojih trenutnih in prihodnjih zahtev glede mobilnosti. Ministrstva in nacionalne institucije se zavedajo dejanskih potreb, značilnih za njihovo regijo, vendar

pogosto težko pridobijo natančne informacije o ITS rešitvah, ki bi regijam prinesla neposredne in otipljive pozitivne rezultate. Glavni poudarek kongresa bo na že preizkušenih in implementiranih rešitvah ter inovativnem razvoju, ki rešuje konkretne probleme in zagotavlja povrnitev vloženega denarja v današnjih zahtevnih gospodarskih okoliščinah.

Več informacij o kongresu je dostopnih preko spletne strani
<http://www.itsineurope.com/its9/index.php>