

W dobie masowego transportu indywidualnego, kongestii i ograniczonych możliwości infrastrukturalnych, Inteligentne Systemy Transportowe (Intelligent Transport Systems - ITS) to przyszłość polskich miast. W nadchodzących latach kolejne aglomeracje będą ogłaszać przetargi na wdrożenie ITS.

Znaczenie ITS w miastach ma ogromne znaczenie. Będą one wpływać na zmniejszanie znaczenia transportu samochodowego na rzecz komunikacji miejskiej, premiowanie transportu szynowego itd. Do 2025 r. aż 60 proc. światowej populacji będzie mieszkać w miastach, a większość z 20 największych metropolii będzie znajdować się w państwach rozwijających się. W skali globalnej na inwestycje związane z budową ITS w latach 2011-2017 zostanie przeznaczony ok. 13,1 mld dolarów - wynika z danych podawanych przez firmę Kapsch, która zajmowała się w Polsce m.in. wdrożeniem systemu viaTOLL, będącego jednym z elementów systemu ITS.

Celem wprowadzania ITS jest umożliwienie kierowcom znalezienia alternatywy dla samochodu oraz zachęcenie do korzystania z komunikacji publicznej (zwłaszcza transportu modalnego).

W sferze miejskiej na ITS składa się m.in. zarządzanie dostępem za wjazd do centrum miasta, zarządzanie parkowaniem, egzekwowanie prawa (pomiar prędkości, korzystanie z buspasów, przestrzeganie czerwonego światła itd.) oraz zarządzanie ruchem (uprzywilejowanie transportu publicznego, wykrywanie wypadków i podobnych zdarzeń). Technologie temu służące to m.in. rozpoznawanie pojazdów (z użyciem urządzeń pokładowych i bez - ANPR, czyli Automatic Number Plate Recognition), monitoring ruchu oraz przechowywanie danych i wyciąganie z nich wniosków.

Wyróżnia się kilka modeli zarządzania ruchem w centrach miast. Pierwszy z nich to strefa ograniczonego dostępu. Zakłada ona nielimitowany dostęp tylko dla mieszkańców i transportu publicznego. Wyjątkiem są turyści oraz dostawcy w dni robocze (np. pomiędzy godziną 7 a 11). W tym modelu pojazdy z ważnym pozwoleniem mogą wjechać do strefy bez żadnych konsekwencji, a pojazdy naruszające to ograniczenie, są wykrywane automatycznie.

Model drugi zakłada dostęp dzienny. Każdy pojazd, który wjeżdża do strefy, musi posiadać ważne pozwolenie dzienne. Wyjątkiem są mieszkańcy, niepełnosprawni i transport publiczny. Przepustki dzienne można nabywać przez internet, sms lub parkomaty. Płatności za parkowanie są standardowe. Również i w tym przypadku pojazdy naruszające ograniczenie są wykrywane automatycznie.

Model trzeci to połączenie systemu parkingowego i dostępu strefowego. Zakłada on, że im dłużej pojazd przebywa w strefie, tym więcej płaci. Wyjątkiem objęci są mieszkańcy, biznes (dostawcy) i transport publiczny. W tym modelu każdy pojazd może wjechać do strefy, ale przy wyjeździe z niej, naliczana i pobierana jest opłata. Naruszenia wykrywane są automatycznie.

Londyn

W stolicy Wielkiej Brytanii w centrum miasta zabudowano ponad 500 kamer ANPR w ok. 250 lokalizacjach. Dodatkowo zamontowano 667 kamer w Western Extension Zone (WEZ) na 137 wyjazdach. Koszt wdrożenia wyniósł w Centrum - 231 mln euro, a w WEZ - 165 mln euro. Roczne koszty operacyjne to łącznie 155 mln euro. Natomiast przychód roczny dla centrum i WEZ to aż 317 mln

13,1 mld dolarów na ITS do 2017 r.

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: piątek, 09, listopad 2012 23:00

Rafał Rudka

Odśrody: 2093

euro. W strefie płatnej wprowadzono opłatę dzienną, która za okres od godz. 7 do 18:30 wynosi 10 funtów.

Dzięki wprowadzeniu rozwiązań ITS w Londynie, w strefie płatnej uzyskano spadek ruchu o 16 proc., emisji pyłu PM10 o 7 proc., tlenków azotu o 8 proc. i dwutlenku węgla o 16 proc.

Sztokholm

W stolicy Szwecji zamontowano ponad 140 kamer na 18 wjazdach. Koszt wdrożenia wyniósł łącznie 214 mln euro, a roczne koszty operacyjne - 18 mln euro. Przychód roczny osiągnął poziom 89 mln euro.

W Sztokholmie każdy przejazd jest naliczany według pory dnia. W godzinach szczytu to 2,1 euro, w pozostałym czasie - 1,05 euro.

W wyniku zastosowania rozwiązań ITS, w tej strefie w Sztokholmie osiągnięto spadek o 20 proc. natężenia ruchu oraz 14-proc. spadek emisji dwutlenku węgla.

Mediolan

W tym włoskim mieście zamontowano ok. 60 kamer ANPR na 43 wjazdach do centrum. Koszt tego przedsięwzięcia wyniósł 26,5 mln euro. Roczne koszty operacyjne systemu to 6,5 mln euro, a przychód roczny wyniósł 12,06 mln euro w 2008 r. i 9,6 mln euro w 2009 r.

Po wprowadzeniu ITS, w centrum Mediolanu zanotowano spadek ruchu o 14,4 proc., emisji dwutlenku węgla o 9 proc. i emisji pyłu PM10 aż o 19 proc.

Źródło: informacja prasowa, za portalem rynekinfrastruktury.pl