

Vyšlo v Dopravních novinách dne 9. listopadu 2023

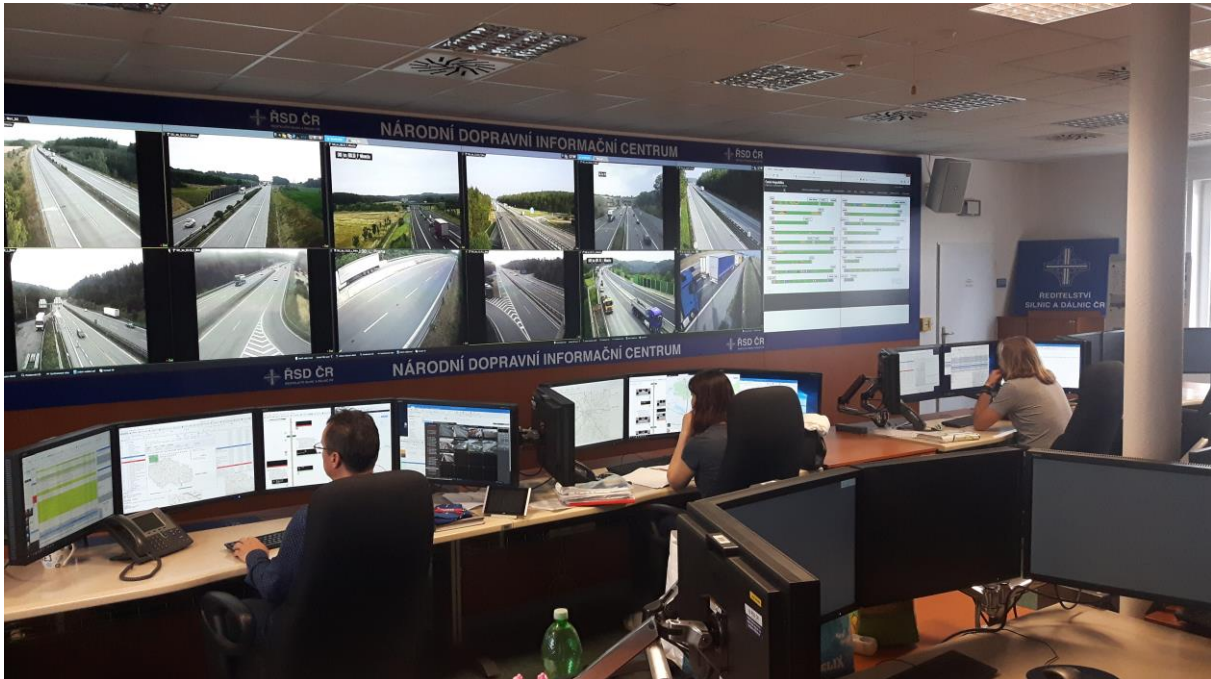


Foto: NDIC, ŘSD ČR

Dopravní informační centra je třeba budovat evolučně, není vhodné začínat maximalistickou variantou

Novinový článek

Cílem dopravního informačního centra (DIC), zřízeného a provozovaného vlastníkem a/nebo správcem pozemních komunikací, je podporovat provozuschopnost pozemních komunikací. Návodem mohou být Technické podmínky (TP 172). Ty současné z roku 2005 jsou primárně zaměřené na DIC ve velkých městech a NDIC (Národní dopravní informační centrum) a dnes již neodpovídají duchu 21. století a ani neodrážejí požadavky vyplývající na DIC ze zákonných předpisů. Pracovní verzi nové verze TP172 představili zpracovatelé z SDT na tematickém Semináři pořádaném Zlínským krajem ve spolupráci s MD, ŘSD a právě Sdružením pro dopravní telematiku.

Současné TP 172 jsou kvalitním dokumentem, který odpovídal své době, ale v současnosti, po 18 letech od svého vzniku, je již neaplikovatelný. Bylo tudíž namístě provést revizi TP 172, a to formou přípravy nového dokumentu. V návaznosti na aktuální podmínky je třeba při budování DIC postupovat „evolučně“, tedy budovat DIC v minimální verzi a následně rozšiřovat jejich architekturu, přidávat funkcionality a rozšiřovat datový sklad o další datové položky. Právě tento přístup představilo Sdružení pro dopravní telematiku (SDT) odborné veřejnosti na semináři, který se konal letos v červnu ve Zlíně.

Cílem je, aby doporučení a návody byly srozumitelné a použitelné nejen pro „velká DIC“, jako je např. NDIC, DIC Praha, DIC Brno, ale také pro zřizovatele na úrovni menších měst a obcí.

Právní rámec pro budování DIC vztahující se k povinnostem, které jejich provozovatelé mají, je vymezen velkým množstvím evropských a národních předpisů. Navíc je třeba vzít v potaz i ochranu soukromí a kybernetickou bezpečnost a nejnovější trendy ze zahraničí. To vše SDT v přípravě návrhu revize TP 172 zohlednilo.

1 Klíčoví hráči a povinnost poskytovat informace

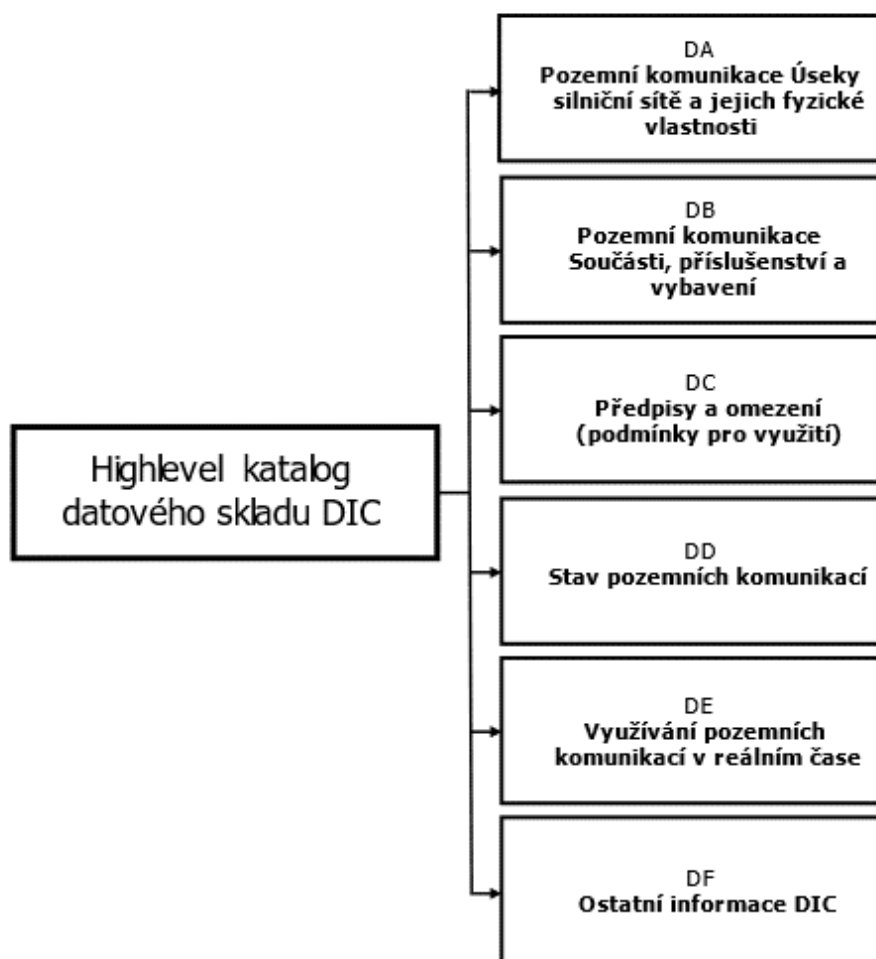
Klíkových hráčů v dopravním systému je celá řada. Jedná se o: státní správu a samosprávu a jim podřízené složky a organizace; správce a vlastníky dopravních infrastruktur; dopravní podniky, dopravce, profesní sdružení dopravců; výrobce, dodavatelé a poskytovatelé ITS služeb, dodavatelé dat, profesní sdružení; výrobce vozidel a jejich OEM dodavatelé, výrobce ITS zařízení, profesní sdružení; dopravní plánování, stavební firmy, inženýring, projekční kanceláře; média a poskytovatelé dopravně informačních služeb; vědecko výzkumné instituce; řidiče, cestující a jejich zástupce a sdružení; výrobce, distributory energií pro dopravu, provozovatele plnicích a dobíjecích stanic.

Ač je jejich výčet velice široký a revize technických podmínek preferuje užší záběr, je třeba si hned v počátku ujasnit, do jaké kategorie zájemce o DIC spadá, protože od toho se odvíjejí i jeho následné povinnosti. Pokud se jedná o „správce a vlastníka dopravní infrastruktury“ (na něhož se revidované TP 172 zaměřují), je třeba položit si otázku, zda v současné době tento subjekt uchovává nebo plánuje uchovávat dopravní data a/nebo informace ve strojově čitelném formátu. Pokud je v odpovědi shoda v jedné či ve více položkách katalogu dat podle návrhu revize TP 172 (viz níže), je třeba ptát se dále: „Uchovává subjekt v současné době, nebo plánuje uchovávat dopravní data a/nebo informace, na které se vztahuje sektorová regulace?“ Jestliže odpověď zní ano, musí data zpřístupnit. Data, respektive informace, jež podléhají sektorové regulaci, lze zpřístupnit prostřednictvím vlastního DIC, nebo prostřednictvím provozovatele regionálního DIC, se kterým se daný subjekt dohodne na spolupráci.

2 Datový katalog DIC

Datový katalog DIC je uspořádán do šesti hlavních kategorií dat a informací a jeho rozsah je koncipován tak, aby jej bylo možné v budoucnosti rozšiřovat. V datovém skladu DIC jsou uvedeny pouze informace a data, která jsou důležitá z pohledu majitele a správce pozemních komunikací a která mohou být produktem některé z funkcí DIC.

Hlavními kategoriemi katalogu jsou: Pozemní komunikace – Úseky silniční sítě a jejich fyzické vlastnosti; Pozemní komunikace – Součásti, příslušenství a vybavení; Předpisy a omezení (podmínky pro využití); Stav pozemních komunikací; Využívání pozemních komunikací v reálném čase; Ostatní informace DIC.



3 DIC mohou mít i charakter ISVS

DIC mohou mít také charakter Informačního systému veřejné správy podle zákona o ISVS. Při posuzování, zda informační systém naplňuje definici ISVS či nikoli, doporučuje Ministerstvo vnitra zodpovědět následující dvě otázky: a) Bylo by nefunkčností informačního systému bezprostředně narušeno nebo ohroženo plnění povinností vyplývajících z kompetencí daného orgánu veřejné správy? b) Jsou v informačním systému uloženy údaje o vykonávané správní činnosti nebo údaje pro podporu výkonu u této činnosti?

Pakliže má provozovatel DIC na obě výše uvedené otázky kladné odpovědi, s největší pravděpodobností se jedná o ISVS a musí tak plnit veškeré zákonné povinnosti, mimo jiné: definovat dlouhodobé cíle v oblasti řízení kvality a bezpečnosti spravovaných ISVS; zpracovat provozní dokumentaci; předávat údaje o spravovaných ISVS do Registru práv a povinností a další.

4 Organizační rámec DIC

V TP 172 se dopravním informačním centrem rozumí DIC zřízený a provozovaný vlastníkem a/nebo správcem pozemních komunikací. Cílem DIC je podporovat provozuschopnost pozemních komunikací, zejména bezproblémový, plynulý a bezpečný provoz na pozemních komunikacích v geografickém rozsahu jejich působnosti. Toho DIC dosahuje tím, že poskytuje statické a/nebo dynamické dopravní informace. Poskytované informace jsou výsledkem realizace dopravních informačních funkcí, které pro svou činnost potřebují vstupní informace a data pocházející jak z regionálních sensorů, tak od jiných DIC.

Informace poskytované DIC jsou využívány nejen jeho provozovatelem, a nejen v rozsahu jeho/jemu svěřených pozemních komunikací, ale také dalšími klíčovými hráči dopravního systému na regionální, celostátní úrovni, případně i v mezinárodním měřítku. Proto jednou z klíčových vlastností DIC je schopnost vzájemné výměny dopravních informací s jinými DIC. DIC dle definice jsou regionální dopravní informační centra provozovaná na úrovni obcí, měst a krajů a také jím je Národní dopravní informační centrum provozované ŘSD ČR. Rozsah činnosti DIC a jejich působnost se může lišit.

5 Vize rozvoje do roku 2030

Vize rozvoje organizační architektury DIC do roku 2030 je založena na tom, že stávající organizační architektura je doplněna o Centrální evidenci pozemních komunikací (CEPK – ta v současnosti v ČR neexistuje) a dále o Národní přístupové místo/bod(y) (NAP, Network Access Point) statických a dynamických dopravních informací. Provozovatel regionálního DIC má možnost spolupracovat s provozovatelem CEPK, mimo jiné při vzájemné výměně statických dopravních informací, v rozsahu informačního katalogu vedeného CEPK. I nadále regionální DIC úzce spolupracuje s JDSI/NDIC při vzájemné výměně dopravních informací dle katalogu vedeného NDIC. V případě příjmu či předávání dopravních informací, které přesahují informační rámec JDSI/NDIC a/nebo CEPK, spolupracuje DIC přímo s tím NAP, který má v portfoliu příslušné informace.

6 Highlevel architektura DIC

Pro účely TP 172 je architektura DIC zřízeného a provozovaného vlastníkem a/nebo správcem pozemních komunikací popsána pomocí funkční a informační architektury. Pod pojmem „highlevel“ se rozumí, že jsou definovány pouze základní a nejvyšší úrovně funkcí (množin funkcí) a informací (množin informací). Funkční architektura DIC je definována jako standardní a hierarchická. Funkce jsou definovány do vyšší úrovně podrobnosti než informační toky. Funkční architektura tvoří základ systémového popisu DIC. Díky funkční architektuře je možné směřovat DIC k účelu, kterému má

sloužit, bez vlivu konkrétní technologie. S cílem zajistit technologickou neutralitu architektura neobsahuje konkrétní fyzické ani komunikační řešení ani organizační zajištění funkcí.

7 Cílem je vzájemná spolupráce mezi DIC

Navržená informační, funkční architektura a struktura datového skladu mají umožnit vzájemnou spolupráci dopravních informačních center ve smyslu předávání nebo vzájemné výměny informací mezi jednotlivými DIC. Logika této spolupráce je následující:

DIC vede katalog výstupních informací DIC, nabídku služeb přístupu k těmto informacím včetně informací o jejich kvalitě a také popis strojově čitelného rozhraní. Pomocí strojově čitelného rozhraní tedy může DIC odebírat dopravní informace jiných DIC. Ty použije jako vstupní informací pro realizaci svých funkcí. Každý DIC dle TP 172 bude tedy připraven ke spolupráci s kterýmkoliv jiným DIC na výměně dopravních informací.

Roman Srp, Michal Jeřábek,
doc. Tomáš Tichý

Cílem zřízení DIC podle návrhu revidovaných TP 172 je podporovat provozuschopnost pozemních komunikací s ohledem na finanční a personální možnosti a při respektování stávajícího právního rámce. A jak bylo uvedeno již na začátku, tohoto cíle lze dosáhnout jen evolučně – tedy budovat DIC v minimální verzi a postupně architekturu rozšiřovat.

Další informace nalezne čtenář na webu Zlínského kraje, pořadatele Semináře DIC a TP 172 zde [https://zlinskykraj.cz/seminar dic a tp 172](https://zlinskykraj.cz/seminar-dic-a-tp-172). Obsah revidovaného předpisu TP 172 Dopravní informační centra je v době vydání tohoto článku ve stavu schvalování ze strany Ministerstva dopravy.

