

**SPIS TREŚCI****OD REDAKCJI**

O projekcie

Zidentyfikowane  
najlepsze praktyki!**OPINIA EKSPERTA**Wpływ ITS na system  
transportu publicznego  
w Madrycie i BarcelonieIntermodalność  
i komodalność: narzędzia  
dla zrównoważonego rozwoju**PARTNERZY POLITE**ITS w Poznaniu  
czyli jak technologia  
pomoże nam w poruszaniu się**WYDARZENIA**POLITE w Poznaniu –  
spotkanie promujące projekt

Transport Week 2014

Targi Intertraffic 2014

VII POLSKI KONGRES ITS



## KSZTAŁTOWANIE POLITYKI ODNOSZĄCEJ SIĘ DO TECHNOLOGII INFORMACYJNYCH DLA TRANSPORTU PUBLICZNEGO

**OD REDAKCJI**

Konsorcjum projektu POLITE wzięło udział w obradach „okrągłego stołu najlepszych praktyk (Good Practice Round Table), które odbyły się 14–16 maja w Reading. Był to kamień milowy w projekcie, ponieważ partnerzy projektu wykonali analizę praktyk, a także zdefiniowali jak postępować z wymianą zgromadzonych najlepszych praktyk. Jednocześnie każdy z partnerów, z wyjątkiem Polis, pracuje nad przygotowaniem wydarzeń/imprez upowszechniających projekt we własnym kraju. Grupą docelową tych wydarzeń są lokalne podmioty, które będą informowane o celach i postępach projektu POLITE. Sprawdzaj regularnie stronę internetową projektu POLITE, aby być na bieżąco informowanym o terminach, miejscu oraz programie wydarzeń. W ramach działań, które mają na celu ogónoeuropejskie rozpowszechnianie projektu, POLITE będzie obecny na wielu imprezach w 2013 r., chociażby takich jak Europejski Kongres ITS w Dublinie. W ramach projektu POLITE nawiązano również kontakty z innymi europejskimi projektami, takimi jak Posse, Rits-NET i EPTA i jest aktualnie badana potencjalna synergia pomiędzy nimi. Więcej informacji o projekcie RITS-Net znajduje się w dziale „wiadomości/news” niniejszego newslettera, natomiast informacje o projekcie EPTA znaleźć można w wywiadzie udzielonym przez koordynatora projektu – Dora Ramazzotti.

Rozpowszechnianie dobrych praktyk jest jednym z głównych celów projektu POLITE, dlatego też niniejszy newsletter pełni taką funkcję – przekazywania informacji o praktykach z całej Europy. Poruszane są tu kwestie wpływu ITS na system transportu miejskiego w Madrycie oraz Barcelonie. Przedstawiono również elementy systemu ITS w transporcie publicznym, wykorzystywanego w miejscowości jednego z partnerów: Province of Ferrara, w regionie Emilia-Romania, we Włoszech. Żywimy ogromną nadzieję, że tematyka poruszana w projekcie spotka się z Państwa zainteresowaniem. Niniejszym zapraszamy także, do rejestracji zgłoszenia chęci otrzymywania elektronicznej wersji newslettera. Zachęcamy do odwiedzenia naszej strony internetowej, na której znajduje się więcej informacji o projekcie, a także newslettery w języku czeskim, włoskim, łotewskim i polskim!

**Zapraszamy do lektury!****Zespół projektu POLITE!**

## Zidentyfikowane najlepsze praktyki!

Zadaniem konsorcjum projektu POLITE, było określenie jakie obszary z zakresu infomobilności funkcjonują w ich miastach, a także jakimi obszarami są najbardziej zainteresowani. Zdefiniowano w tym celu 10 obszarów tematycznych (obejmujących szczegółowo 54 podtematów).

W projekcie POLITE zidentyfikowano 30 dobrych praktyk z zakresu systemów informacyjnych dla transportu publicznego, które będzie można transferować zarówno pomiędzy partnerami projektu, jak i podmiotami nie zaangażowanymi bezpośrednio w projekt. Przez ostatnie miesiące partnerzy projektu, przeprowadzili liczne spotkania, wywiady oraz wizyty techniczne w celu wybrania tych praktyk, które najlepiej pasują do potrzeb i zainteresowań partnerów projektu.

Po analizie tych informacji zostanie stworzony podręcznik „Dobrych Praktyk”, który będzie się koncentrować na ICT dla transportu publicznego. Zidentyfikowanych zostało szereg dobrych

praktyk, pochodzących z takich krajów jak: Wielka Brytania, Włochy, Czechy, Hiszpania, Łotwa, Polska, Belgia oraz Dania. Dodać w tym miejscu należy, że scharakteryzowane najlepsze praktyki pochodzą również z krajów nienależących do Unii Europejskiej: ze Szwajcarii, Chorwacji, a także Serbii. W tabeli 1 przedstawione zostały obszary z zakresu systemów infomobilnych, którymi partnerzy projektu są najbardziej zainteresowani.

Następny etap prac w projekcie POLITE to „okrągły stół najlepszych praktyk”, wydarzenie to miało miejsce 14–16 maja w Reading – Wielka Brytania. Podczas obrad okrągłego stołu przeprowadzono dyskusję na temat zidentyfikowanych dobrych praktyk, a także możliwości ich transferowania do innych miast. Ponadto dwóch partnerów projektu, Reading Borough Council – gospodarz spotkania oraz Province of Ferrara, przedstawili własne obszary zainteresowań.

**Tabela 1:** Obszary z zakresu infomobilności, którymi zainteresowani są partnerzy projektu

PT INFOMOBILITY FUTURE SCENARIOS AT POLITE PARTNERS	LP-CRA	P2-PoF	P3-POLIS	P4-RBC	P5-ILIM	P6-CDV	P7-LaTDEA	Total
01. PRAWODAWSTWO I ROZPORZĄDZENIA (DYREKTYWY, USTAWY, ROZPORZĄDZENIA, ITP.).	0	4	0	2	1	4	7	18
02. TRANSPORT PUBLICZNY W SYSTEMIE MULTIMODALNYM (NP. DOSTĘP DO ROZKŁADÓW JAZDY RÓŻNYCH RODZAJÓW TRANSPORTU – PRZYKŁADOWO: POCIĄG, TRAMWAJ, AUTOBUS).	0	4	0	3	4	0	7	18
03. WSPÓŁPRACA POMIĘDZY ADMINISTRACJAMI NA RÓŻNYM SZCZEBLU.	0	0	0	1	1	1	5	8
04. TECHNICZNA STANDARYZACJA SYSTEMÓW ITS.	1	0	0	3	0	4	4	12
05. TECHNICZNA STANDARYZACJA SYSTEMÓW ITS.	1	4	0	4	3	1	6	19
06. INNOWACYJNE NARZĘDZIA ICT DLA TRANSPORTU PUBLICZNEGO.	0	1	0	5	1	1	5	13
07. NARZĘDZIA DO MODELOWANIA.	4	1	0	5	1	0	5	16
08. NARZĘDZIA DO ZARZĄDZANIA RUCHEM ORAZ TRANSPORTEM PUBLICZNYM.	0	2	0	4	2	0	7	15
09. SYSTEMY INFORMACYJNE W TRANSPORCIE PUBLICZNYM.	4	2	0	4	2	1	5	18
10. ZAAWANSOWANE TECHNOLOGIE W ZAKRESIE NABYWANIA BILETÓW (NP. BILETY W TELEFONIE KOMÓRKOWYM, NA KARCIE ELEKTRONICZNEJ, ITP.).	2	1	0	2	0	0	3	8

LEGENDA	● Na zielono: Strony Dobrych Praktyk	● Na czerwono: Strony Transferowe	○ Na biało: Partner zajmujący się promocją projektu
---------	---	--------------------------------------	--



## Wpływ ITS na system transportu publicznego w Madrycie i Barcelonie

Katerina Alfimova

Katerina Alfimova z firmy POLITE, partnera LaTDEA, omawia wpływ ITS na system transportu publicznego w Madrycie i Barcelonie. W ramach Krótkoterminowej Misji Naukowej (STSM), wchodzącej w skład programu naukowego COST Action TU1004, dotyczącego modelowania ruchu pasażerów w transporcie publicznym, Katerina przeprowadziła liczne rozmowy, między innymi z zarządem transportu w Barcelonie i w Madrycie oraz badała wykorzystanie różnych środków ITS w tych dwóch największych hiszpańskich miastach. Poniżej przedstawiono analizę porównawczą. Omówiono również system obsługi biletów elektronicznych w Madrycie.

W celu porównania wykorzystania środków ITS w transporcie publicznym pomiędzy Barceloną a Madrytem, przeanalizowano następujące trzy główne grupy oddziaływań:

- czynniki socjoekonomiczne,
- charakterystyka systemu transportu publicznego,
- charakterystyka zastosowań ITS.

Zarówno w Barcelonie, jak i w Madrycie następuje szybki rozwój w dziedzinie wdrażania rozwiązań ITS, co stanowi priorytetowy obszar prac w tym zakresie. Według informacji Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM) 2010, na wszystkich stacjach w Barcelonie i w Madrycie dostępne są informacje w czasie rzeczywistym dla pasażerów metra. Tabela 2 wykazuje,

że wszystkie środki transportu w obu miastach dysponują narzędziami do planowania trasy. Zarządzanie transportem intermodalnym jest lepiej rozwinięte w Madrycie, gdzie wszystkie środki transportu, oprócz autobusów międzymiastowych, objęte są zarządzaniem intermodalnym. W Barcelonie natomiast, żaden ze środków transportu nie oferuje takich możliwości. System obsługi biletów elektronicznych w Madrycie jest dobrze rozwinięty i cieszy się popularnością dla wszystkich usług. Jest on intermodalny, co umożliwia korzystanie z tego samego biletu we wszystkich środkach transportu. Jak pokazuje Tabela 2, w obu miastach niedostępna jest aplikacja ITS do zakupu biletów przez telefon komórkowy. Dlatego też, rozwiązanie to jest priorytetową kwestią dla władz transportowych w obu miastach.

W Madrycie, projekt Inteligentnej Obsługi Biletów Komunikacji Miejskiej (BIT) miał na celu zastąpienie dotychczasowego

Tabela 2: ITS w transporcie publicznym w Madrycie i Barcelonie

KONCEPCJA	Jednostka	AUTOBUS PODMIEJSKI		AUTOBUS MIEJSKI		METRO		KOLEJ		KOLEJ PODMIEJSKA	
		Barcelona	Madryt	Barcelona	Madryt	Barcelona	Madryt	Barcelona	Madryt	Barcelona	Madryt
Miasto											
Systemy informacyjne dla pasażerów	Tak/Nie	Tak	Nie	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
Informacja dla pasażerów na panelach	Units	364	622	250	622	161	243	56	52	28	70
Planowanie podróży	Tak/Nie	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak
Transport publiczny w systemie multimodalnym	Tak/Nie	Nie	Nie	Nie	Tak	Nie	Tak	Nie	Tak	Nie	Tak
e-bilet	%fleet	0	50	0	100	0	100	0	25	0	100
Nabywanie biletów oraz płatność w telefonie komórkowym	Tak/Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie	Nie

systemu obsługi biletów nową technologią, która poprawi dostęp do transportu publicznego, usprawni kontrolowanie naruszeń oraz przetwarzanie danych operacyjnych. Projekt ma również na celu ograniczenie kosztów zakupu i utrzymania kasowników.

Według władz transportowych Madrytu, dane dotyczące transportu publicznego, zebrane za pomocą systemu biletów elektronicznych, dostarczają cennych informacji dotyczących wykorzystania sieci i przejeżdżanych tras, które można wykorzystać na potrzeby

planowania oraz do celów obsługowych i marketingowych. Informacje te pozwalają między innymi:

- Obserwować obłożenie i obciążenie poszczególnych tras.
- Obserwować przejazdy i punktualność autobusów.
- Obserwować wsiadanie i wysiadanie oraz szacować liczbę pasażerów na przystankach.

- Szacować liczbę pasażerów względem operatorów oraz typów biletów.
- Analizować typowe trasy przejazdów dla różnych grup pasażerów, wprowadzać zachęty.
- Wyznaczać macierze podróży, czas, koszt, środki, uzyskać informacje dotyczące każdego przejazdu.

Wykorzystanie niektórych z powyższych funkcji możliwe będzie jedynie przy użyciu systemu kontroli wejścia/wyjścia. Z drugiej strony, ograniczenia nakładane przez poszczególne przepisy dotyczące ochrony swobód obywatelskich będą ograniczać możliwości korzystania z danych dotyczących pasażerów. Podsumowując, system biletów elektronicznych oferuje wiele korzyści w porównaniu do tradycyjnych sposobów płatności za przejazd.

Madryt jest jednym z zewnętrznych kandydatów „dawców” dobrych praktyk, wybranych przez partnerów projektu POLITE, który może podzielić się swoim doświadczeniem w zakresie intermodalności.

Klika ogólnych rad, jakich Madryt może udzielić miastom, które nie stosują jeszcze ITS na powszechną skalę:

- Zapewnienie informacji w czasie rzeczywistym dla wszystkich pasażerów.
- Poprawa jakości obsługi.
- Umożliwienie płatności za pomocą smartfonów.
- Zapewnienie biletów zbliżeniowych.

Doświadczenie Madrytu stanowić będzie cenny wkład przy wdrażaniu planów u niektórych partnerów projektu.

**Ilustracja 1:** System biletów elektronicznych w Madrycie



## Intermodalność i komodalność: narzędzia dla zrównoważonego rozwoju, wywiad z Dora Ramazzotti



*Dora Ramazzotti pełni funkcję Menadżera ds. Ogólnych SRM w Zarządzie Transportu Publicznego w Bolonii, we Włoszech, od jego powołania w roku 2003. W roku 2002, Dora specjalizowała się w projektach europejskich uzyskując tytuł magistra w specjalności obsługi projektów europejskich w Międzynarodowym Centrum Uniwersyteckim we Florencji, we Włoszech. Posiada kwalifikacje w zakresie zarządzania projektami europejskimi dzięki doświadczeniu zdobytemu przy realizacji projektów UE finansowanych w ramach programów FP5, FP6 i FP7, i ERDF, takich jak INTERREG. W SRM jest Partnerem Wiodącym projektu ITERREG IVC EPTA i Dora pełni w nim funkcję Menadżera Projektu. W rozmowie przedstawia projekt, który rozpoczął się w ubiegłym roku, a także dzieli się swoimi wnioskami ze szkolenia w zakresie dobrych i złych praktyk dotyczących intermodalności i komodalności.*

### Czy możesz pokrótce przedstawić projekt EPTA, który koordynuje SRM?

Europejski model EPTA dla Zarządu Transportu Publicznego to kluczowy czynnik projektu zrównoważonego rozwoju transportu, zmierzający do zwiększenia równowagi w transporcie, skupiając się na aspektach ekologicznych, energetycznych i ekonomicznych poprzez określenie modelu Zarządu Transportu Publicznego (PTA), jako wydajnego narzędzia do zarządzania tym sektorem. Projekt

zrzesza partnerów reprezentujących główne kompetencje w zakresie zarządzania mobilnością oraz obejmuje różne aspekty tego problemu.

Struktura EPTA zapewnia doskonałe warunki do wymiany doświadczeń i dobrych praktyk w zakresie działań i misji poszczególnych PTA. Planowane prace obejmują:

- 1) wymianę i dzielenie się doświadczeniami w zakresie rozwoju i działania PTA poprzez szereg szkoleń i warsztatów;

- 2) konsolidację i przekazywania dobrych praktyk pomiędzy danymi obszarami;
- 3) promocję narzędzi i wytycznych prawnych na szczeblu lokalnym, regionalnym i krajowym dla tworzenia i organizacji PTA.

Powołanie PTA (centralnego lub zdecentralizowanego) dla większego zrównoważenia w transporcie wymaga spójności działań dla stworzenia synergii i optymalizacji. Siedem głównych funkcji PTA:

- Regulowanie
- Planowanie
- Ogłaszanie/rozstrzygnięcie przetargów
- Integracja
- Promowanie transportu publicznego
- Zarządzanie kontraktem serwisowym transportu
- Kontrolowanie

Funkcje te składają się na idealny model PTA. Rozgraniczenie pomiędzy PTA a innymi organami nie zawsze jest oczywiste i niekiedy prowadzi do nakładania się kompetencji lub powstawania obszarów nimi nieobjętych. Projekt EPTA odnosi się do potrzeby oceny kompetencji PTA oraz roli, jaką odgrywają w ogólnym zarządzaniu transportem i mobilnością.

- **Czy możesz przybliżyć nam główne działania dotyczące integracji i promocji transportu publicznego?**

Integracja jest strategicznym elementem intermodalności i komodalności, prowadzącym do powstania zrównoważonego transportu. Promowanie transportu publicznego jest głównym narzędziem mającym na celu przeniesienie pasażerów z indywidualnych do zbiorowych, bardziej efektywnych i zrównoważonych środków transportu. Obie te funkcje są ściśle powiązane z perspektywą PTA, gdyż obie wpływają na korzystanie z transportu przez pasażerów. Ich przemyślane wykorzystanie może wspierać proces dążenia do bardziej zrównoważonej mobilności.

W konsorcjum sprawy te stanowią przedmiot dedykowanych szkoleń. Szkolenie „Intermodalność i komodalność: narzędzia zrównoważonego rozwoju” w Brasov (Rumunia) odbyło się w październiku 2012, natomiast w czerwcu 2013, w Rogaland (Norwegia) odbędzie się szkolenie „Dobre praktyki w promowaniu transportu publicznego: przejście do zrównoważonego rozwoju”. Wielu z partnerów wykorzystało określone dobre praktyki jako podstawę swoich Studiów Wykonalności. Umożliwi im to przestrzeganie sprawdzonej pomyślnej strategii w ich przyszłych działaniach.

- **Podczas szkolenia „Intermodalność i komodalność: narzędzia zrównoważonego rozwoju”, które odbyło się w mieście Brasov (Rumunia), omawiano dobre i złe praktyki w zakresie intermodalności i komodalności. Czy możesz nam przedstawić główne wnioski z tej sesji?**

Jednym z głównych wniosków było kluczowe znaczenie konsultacji społecznych. NIE WOLNO zakładać, że wiemy,

czego potrzebują ludzie. Konsultacje społeczne powinny objąć mieszkańców, operatorów, strony zainteresowane oraz w zasadzie wszystkich, którzy mogą się w tej sprawie wypowiedzieć. Transport publiczny powinien być zorientowany na potrzeby pasażerów a nie działać sam dla siebie. Kolejną konkluzją to tworzenie ogólnej długiej i średnioterminowej wizji, która jednak będzie wystarczająco elastyczna, aby umożliwić dostosowanie i aktualizację. Znaczną część sesji poświęcono zagadnieniom dotyczącym obsługi biletów i informacji. W tym obszarze dobrą praktyką jest ustalenie, kto jest właścicielem informacji zgromadzonych w czasie rzeczywistym oraz, kto decyduje o tym, jak dobrze wykorzystać te informacje. Potrzebne jest również wyraźne określenie kompetencji poszczególnych podmiotów, gdyż sam PTA nie może realizować wszystkich zadań. Przemieszczenie ról powoduje nakładanie się kompetencji i marnowanie cennych zasobów. Kluczowym działaniem PTA jest obsługa przetargów. Ważne jest, aby przed rozpoczęciem postępowania przetargowego jasno sprecyzować potrzeby wszystkich zainteresowanych stron, a tym samym zapewnić wybór systemu, który najlepiej wpisuje się w lokalne uwarunkowania

- **Dlaczego dzielenie się doświadczeniami i dobrymi praktykami jest ważne dla EPTA oraz dla SRM i Miasta Bolonia?**

Dzięki określeniu wielu Dobrych Praktyk w całej Europie, zebraniu i wdrożeniu ich w regionalnych strategiach rozwoju, jako ostateczny wynik konsorcjum wypracuje dający się przenosić adaptowalny model dla pomyślnego tworzenia lub reorganizacji PTA.

Uczestnictwo w projekcie INTERREG IVC zapewniło SRM i Miastu Bolonia korzyści w postaci poszerzenia wiedzy w zakresie zrównoważonego transportu poprzez wymianę doświadczeń z innymi partnerami wewnętrznymi i spoza konsorcjum projektowego. Skupienie się na tworzeniu przepustowości umożliwiło organom rządowym i zainteresowanym stronom przestudiowanie i stworzenie sprawdzonych praktyk, a także pozwoliło znaleźć i w odpowiedni sposób wdrażać rozwiązania na podstawie studium wykonalności i programów pilotażowych. Wyniki projektów przedstawiane są decydentom w celach informacyjnych i ich uwzględnienia.



### ITS W POZNANIU

Prezydent Poznania Ryszard Grobelny wraz z zastępcą Mirosławem Kruszyńskim i przedstawicielami Zarządu Dróg Miejskich w Poznaniu oraz konsorcjum Siemens Sp. z o.o. i Siemens AG przedstawili na konferencji prasowej – 27 maja br., założenia systemu ITS dla Miasta Poznania. W czasie konferencji podpisano umowę o realizacji inwestycji.

Projekt System ITS Poznań zlokalizowany jest w województwie wielkopolskim na obszarze miasta Poznań. Obszar lokalizacji projektu na terenie miasta Poznania sytuuje się w tzw. „obszarze zachodnim” miasta (dzielnice Grunwald i częściowo Jeżyce).

Przedmiotem projektu jest realizacja zintegrowanego inteligentnego systemu zarządzania ruchem drogowym w Poznaniu na obszarze zachodnim miasta.

W ramach zamówienia przewiduje się:

- rozbudowę systemu zarządzania ruchem na bazie istniejącej infrastruktury z zachowaniem rozwijanej na przestrzeni lat filozofii dynamicznego, obszarowego sterowania ruchem;
- rozbudowę obecnie istniejącej miejskiej infrastruktury telekomunikacyjnej, a w szczególności światłowodowej sieci teletransmisyjnej: rozbudowę istniejącej sieci szkieletowej MPLS oraz zaprojektowanie i wykonanie światłowodowej sieci dostępowej ETHERNET tak, aby umożliwiła ona komunikację elektroniczną pomiędzy wyniesionymi elementami Systemu zainstalowanymi na terenie miasta a i z Systemem Centralnym ITS, zapewniającej przesył wszystkich danych cyfrowych pomiędzy tymi elementami, w tym: obrazy z kamer, dane gromadzone przez sterowniki sygnalizacji, informacje dla podróżnych, lokalizacja środków transportu publicznego, itd., rozbudowę miejskiej sieci szerokopasmowej komunikacji bezprzewodowej o dalsze węzły bezprzewodowe, niezbędne dla działania Systemu ITS w pełnym zakresie funkcjonalności;
- zaprojektowanie i wdrożenie otwartej platformy informacyjnej, integrującej elementy systemu ITS, która zapewni wymianę danych pomiędzy tymi elementami za pomocą

Głównym celem projektu pn. „System ITS Poznań” jest usprawnienie zarządzania ruchem drogowym i transportem publicznym wraz z jednoczesnym zwiększeniem jego atrakcyjności. Dzięki jego wdrożeniu mieszkańcy Poznania i korzystający z infrastruktury transportowej zyskają oszczędności z tytułu zmniejszenia kosztów czasu podróży.

otwartych protokołów komunikacyjnych, które należy opracować i zaimplementować;

- budowę serwerowni i sali operacyjnej wraz z wyposażeniem stanowisk operatorów, dostosowanie do potrzeb operowania i eksploatacji Systemu pomieszczeń budynku Centrum Sterowania Ruchem;
- opracowanie i wdrożenie modelu ruchu w sieci komunikacyjnej oraz zaawansowanego technologicznie systemu zarządzania ruchem umożliwiającego krótkookresową predykcję stanów ruchu w sieci i inteligentne zarządzanie ruchem. Efektem powyższego będzie przeciwdziałanie i rozładowywanie zatłoczeń w sieci miejskiej;
- realizację systemu tablic (również mobilnych) i znaków zmiennej treści dostarczających kierującym pojazdami istotnych informacji (o zdarzeniach, zagrożeniach, zalecanych objazdach, parkingach). Celem powyższego jest umożliwienie dynamicznego oraz taktycznego zarządzania ruchem oraz ułatwienie kierującym przejazdu, z uwzględnieniem aktualnej sytuacji w mieście, w tym sytuacji kryzysowych (wypadki drogowe, katastrofy, imprezy masowe, roboty drogowe, itp.);
- rozbudowę systemu priorytetów dla tramwajów oraz autobusów w celu przyspieszenia transportu publicznego. System ten będzie mógł być również wykorzystany przez służby interwencyjne, karetki, itp. w celu zoptymalizowania czasu przejazdu pojazdów uprzywilejowanych;
- dostawę i wdrożenie systemu zarządzania flotą transportu publicznego, umożliwiającego kontrolę punktualności przejazdów, prezentację online położenia na mapie cyfrowej, predykcję czasu przyjazdu, przekaz informacji dla podróżnych. Wyposażenie pojazdów w urządzenia umożliwiające komunikację z infrastrukturą drogową (sterowniki sygnali-



- zacji, punkty dystrybucji sygnałów sieci teletransmisyjnej) oraz przekaz informacji podróżnym wewnątrz pojazdu;
- zaprojektowanie i wdrożenie systemu informacji dla podróżnych, w tym tablic przystankowych oraz portalu internetowego, poprzez który udostępniane będą informacje dla podróżujących (predykcja obciążenia sieci drogowej, informacje o parkingach, robotach drogowych, objazdach, zatłoczeniu, trasach alternatywnych, itd.);
- dostawę wraz z instalacją elementów systemu bezpieczeństwa drogowego: wideo detekcji, w tym rozpoznawania numerów rejestracyjnych pojazdów, rozbudowę systemu monitoringu wizyjnego, dostawę i instalację stacji sensorycznych;
- wymianę części sterowników sygnalizacji ulicznej oraz konstrukcji wsporczych i latarni sygnalizacyjnych.

Podstawowym obszarem wdrożenia będzie część miasta ograniczona ulicami: Dąbrowskiego – św. Wawrzyńca – Żeromskiego – Dąbrowskiego – Roosevelta – Głogowska – granica miasta Poznania. Obejmie około 100 obiektów sygnalizacji świetlnej, z czego ok. 60 obiektów wymaga wymiany sterowników, konstrukcji wsporczych i latarni sygnalizacyjnych oraz flotę transportu publicznego w liczbie ok. 550 pojazdów tramwajowych i autobusowych łącznie.

**Koszt inwestycji: 82 919 539,89 PLN**

**Przewidywane lata realizacji: maj 2013 – marzec 2015**

Wykorzystano materiał ze strony: [www.itspoznan.pl](http://www.itspoznan.pl)

Więcej informacji oraz kontakt: [www.zdm.poznan.pl/projekty\\_ue.php?site=perspektywa&sub=1&pr=7](http://www.zdm.poznan.pl/projekty_ue.php?site=perspektywa&sub=1&pr=7)

### **POLITE w Poznaniu - spotkanie dot. wdrażania najlepszych praktyk**

29.10.2013, Poznań

Zapraszamy do udziału w spotkaniu lokalnym, dotyczącym wdrażania praktyk zidentyfikowanych w projekcie POLITE.

Więcej informacji już wkrótce na stronie: [www.polite-project.eu](http://www.polite-project.eu)

### **Transport Week 2014**

4-6 marca 2013 r., Gdańsk

Transport Week jest wyjątkową okazją do pogłębienia wiedzy z zakresu rynku transportowego, a także do nawiązania cennych kontaktów biznesowych. Przyczynia się również do integracji reprezentantów różnych sektorów branży transportowej. Wydarzenie skierowane jest m. in. do portów, organizacji morskich, przewoźników kolejowych, morskich, lotniczych i intermodalnych, przedstawicieli rządowych i uniwersyteckich, operatorów logistycznych i terminali, instytucji finansowych, firm consultingowych oraz wielu innych instytucji i osób związanych z dziedziną transportu.

Konferencja będzie stanowiła jedyne w swoim rodzaju forum wzajemnej wymiany doświadczeń w branży transportowej.

Więcej informacji: [www.transportweek.eu](http://www.transportweek.eu)

### **Targi Intertraffic 2014**

25-28 marca 2014 r., Amsterdam, Holandia

Cztery firmy, członkowie Stowarzyszenia ITS zgłosiły swój udział wspólnego wystawiania się podczas Międzynarodowych Targów INTERTRAFFIC AMSTERDAM 2014 odbywających się w dniach 25-28 marca 2014 r. w Amsterdamie. Swój udział zgłosili: APM, Neurosoft, Novamedia oraz Telsat.

ITS POLSKA zamówiło stoisko w sekcji „ITS/Traffic Management”.

Więcej informacji o targach: [www.intertraffic.com](http://www.intertraffic.com)

### **VII POLSKI KONGRES ITS**

28-29 maja 2014 r., Warszawa

Po raz siódmy ITS POLSKA organizuje największe i najważniejsze wydarzenie dla sektora Inteligentnych Systemów Transportowych jakim jest POLSKI KONGRES ITS (PKITS), który odbędzie się w dniach 28-29 maja 2014 roku w hotelu Marriott w Warszawie. W poprzedniej edycji wzięło udział ponad 300 osób - reprezentantów z firm związanych z inteligentnymi systemami transportowymi, organów rządowych, samorządowych, uczelni technicznych i prasy branżowej z całej Polski i Europy. Wśród uczestników Kongresu ponad 40% stanowili reprezentanci sektora samorządowego. Jest to wspólny sukces całej branży ITS oraz członków ITS POLSKA zaangażowanych w powodzenie naszego wydarzenia!

Informacje o możliwości wystąpienia na Kongresie: [www.itspolska.pl](http://www.itspolska.pl) oraz [www.pkits.pl](http://www.pkits.pl)



SKONTAKTUJ SIĘ Z NAM!

KOORDYNATOR:

**Nicola Mayerà**

Financial Manager  
Calabria Regional Administration

Tel.: 0039 0968 852056  
Email: [n.mayera@regcal.it](mailto:n.mayera@regcal.it)

KONTAKT:

**Anna Dorna**

Communication Manager  
Instytut Logistyki i Magazynowania

Tel.: 0048 61 850 49 44  
E-mail: [Anna.Dorna@ilim.poznan.pl](mailto:Anna.Dorna@ilim.poznan.pl)

Dołącz do nas, zapisz się do newslettera: [www.polite-project.eu](http://www.polite-project.eu)