

# FELJEGYZÉS

A WP.29 mellett dolgozó ITS szakértői csoport tevékenységéről

1. a WP.29 keretében, japán vezetéssel 2002-ben létrejött egy szervező bizottság, amely az „Intelligent Transport Systems” (ITS) rendszerek nemzetközi előírásainak, jóváhagyásának kérdéskörében egy kerekasztal megbeszélés összehozását kapta feladatul. A kerekasztal 2004 februárjában összeült és ennek eredményeképpen a szervező bizottság átalakult, kibővült egy szakértői csoporttá azzal a feladattal, hogy fogalmazza meg a WP.29 felé a legfontosabb feladatokat, mutassa be a fejlődés fő tendenciáit, dolgozza ki a nemzetközi szabályzás olyan kereteit, amelyek nem korlátozzák a gyors fejlődést, fejlesztéseket. Magyarország részéről végig aktívan résztvettem a csoport munkájában.
2. Az ITS szakértői csoport mindig a WP.29 ülések alkalmával ülésezett, összesen 14 ülést tartott, és a 2007 márciusi WP.29 ülésén terjesztette elő javaslatait az ECE/TRANS /WP.29/2007/23 számú hivatalos dokumentumban. A három írásban előterjesztett magyar munkaanyag közül egy bekerült a záró dokumentumban megidézett 16 munkaanyag közé.
3. A fent idézett hivatalos dokumentum röviden összefoglalja a szakértői csoport tevékenységét, a járművekben lévő ITS rendszereket, azok működésének, fajtáinak olyan jellemzőit, amelyek a nemzetközi előírások kidolgozása szempontjából alapvető fontosságúak:
  - hogyan viszonyulnak a különböző ITS rendszerek a „környezet – vezető – jármű” kapcsolatrendszerhez, hol helyezkednek el abban
  - milyen funkciókat látnak el az „adatgyűjtés – értékelés – végrehajtás - visszacsatolás” láncban
  - a (lehetséges) baleset melyik fázisában működik a rendszer: baleset előtt (aktív biztonság) – baleset alatt (passzív biztonság) – baleset után (mentés, menekülés)
4. Néhány fontosabb a WP.29 felé megfogalmazott javaslatok közül:
  - 4.1. A járművekbe épített ITS technológia kezelése területén
    - A járművezetőnek adott **információ** prezentálásának követelményei ma országonként, régióként eltérőek és főleg mennyiségi szemléletűek (ne zavarják össze a vezetőt)
    - A vezetőnek adott **jelzések** területén még az előzőekben említett „régiós” filozófiák sem alakultak ki. Ezen a területen WP.29 tovább kellene építenie, fenntartania kapcsolatát IHRA-val. Új ECE előírás kellene a jelzésekre. (R.121-el szemben) az általános elvekre, követelményekre.
    - A vezetőt segítő, **részleges vezérlésen** (beavatkozáson) alapuló ITS rendszerek már megjelentek a piacon, ezek megbízhatósága azonban még nem éri el a kívánt szintet, ezért ezek még nem alkalmasak a **teljesen automatikus** – vezetőt kikapcsoló – vezérlésekhez (beavatkozásokhoz)
    - A normál vezetés közben a baleset megelőző rendszereket úgy kell tervezni, hogy mindig a vezetőé a végső felelősség, végső döntés, ehhez azonban minden szükséges információt meg kell adni neki.
    - A közvetlen baleset előtti stádiumban, amikor a vezető már nem képes elkerülni a balesetet, megengedhető az automatikus vezérlés működése (vezető kiiktatása) a baleset következményeinek enyhítése érdekében.

- 4.2. Az ITS szakértői csoport és a hagyományos munkabizottságok (GR-ek) feladatai
- Az ITS szakértői csoportnak a jövőben is működnie kell, de csak évi egy üléssel. Hatáskörébe tartoznának az olyan általános kérdések, amelyek egyik GR-hez sem tartoznak, illetve amelyeken több GR-nek is dolgoznia kell, valamint a WP.29 szintjén kellene kezdeményezéseket tennie.
  - A GR-ek a hatáskörükbe tartozó előírások témaköreiben foglalkoznak az ITS-ekkel, különös tekintettel a vezető – jármű kapcsolatra. Számítani kell arra, hogy több témában több GR-nek kell majd együttműködni.
5. 2008 június 4-8 között Genfben lesz az ITS-Európa kongresszus, aminek a szervezésébe WP.29 is bekapcsolódik.
6. Az ISO szétesztotta résztvevők között lapjának azt a példányát (ISO Focus Magazin, Vol.4. No.3, 2007 március), amely az intelligens autókkal, a témához kapcsolódó szabványosítási kérdésekkel foglalkozik.

Budapest, 2007. március 26.

Dr Matolcsy Mátyás