

FELJEGYZÉS

A WP.29 alatt működő ITS szakértői csoport tevékenységéről.

1. A WP.29 keretében japán vezetéssel működő ITS (Intelligent Transport Systems) szakértői csoport ülésein – amelyeket mindig a WP.29 ülésekkel párhuzamosan tartanak – kezdettől fogva (2002-től) részt veszek magyar delegátusként. Több írásbeli és szóban előadott magyar javaslat szerepelt a vitákban, került beépítésre a WP.29 felé menő javaslatokba, anyagokba. Eddig két alkalommal számoltam be írásban az ott folyó tevékenységemről: 2006 júliusában és 2007 márciusában. Ez a beszámoló a 2007 márciusa óta folyó tevékenység rövid összefoglalását adja, és beszámol a legutóbbi (2008. november) WP.29 ülés alkalmával megtartott ITS szakértői csoport üléséről.
2. WP.29 – az ITS csoport aktivitására alapozva – nagy hangsúlyt ad az ITS rendszerek felügyeletének, mivel az ilyen rendszerek gomba módra szaporodnak az autópárhuzamban, sok utólagos beszerelhetőséggel kerül a piacra úgy, hogy alapvető biztonsági és környezetvédelmi kérdéseket vetnek fel. Jelenleg semmiféle követelmény, vizsgálati módszer, nemzetközi előírás nem vonatkozik rájuk, nincs kidolgozva nemzetközi jóváhagyásuk.
3. Az előző beszámoló óta az ITS szakértői csoport két ülést tartott, a mostani a 16. volt a sorban. A WP.29-ben az ITS téma többször is napirendre került, például a VDS rendszerekkel (Vehicle Degradation System), vagy az AVSS-sel (Advanced Vehicle Security Systems) kapcsolatban. A mostani (2008 november) WP.29 ülésén a Titkárság igazgatója – Molnár Éva – a kiemelt feladatok között említette az ITS rendszerekkel való foglalkozást (BIS = Braking Intensive System, LKA = Lane Keeping Assistance, ACC = Adaptive Cruise Control) s ha kell, szakértői csoportok alakítását.
4. Konferenciák sorozatát szervezik kimondottan ITS témakörben: 2007 októberében Pekingben a 14. nemzetközi ITS konferenciát rendezték, 2008 júniusában Genfben volt egy „ITS-Europe” konferencia, 2009 novemberében New Yorkban lesz a 15. nemzetközi konferencia. Ezekről, illetve a legfontosabb újdonságokról, nemzetközi tendenciákról beszámolók hangzottak el WP.29-ben, illetve az ITS csoport ülésén.
5. Az ITS szakértői csoport 2007 novemberi ülésén elhangzott egy power point prezentáció Peter Burns részéről a vészjelző rendszerekkel kapcsolatban, milyenek legyenek a rájuk vonatkozó nemzetközi szabványok, előírások.

Érdekes néhány gondolatát rögzíteni:

- Egy baleset előtt a jármű vezetésében a következő periódust célszerű megkülönböztetni:
- normál, veszély mentes haladás
- eltérés a normál, veszélymentes haladástól
- közeledő veszélyhelyzet
- kritikus vészhelyzet
- közvetlen baleseti helyzet

Az első három esetben a vezetőt csak információval kell ellátni, a negyedik helyzetben kapja a „kritikus jelzést” ez mintegy 2-3 másodperccel a baleset bekövetkezése előtt jön.

Eddig a vezető kontrolálja a járművet. Ha a helyzet nem javul, beléphetnek az automatikusan működő rendszerek (vészfékezés, vész kormányzás, stb.) mert akkor már a vezető (a reakcióidőn belül lévén) nem képes a baleset elkerülésére.

- A vészjelzés hatékonyságát a következő paraméterek, tényezők befolyásolhatják: feltűnőség, érthetőség, a vezetőt zavaró jelleg, ismétlődés gyakorisága, egyedi felismerhetőség, a vezető bizalma, stb.
 - Néhány általános irányelv már született a kritikus vészjelzésekre vonatkozóan, de jó lenne ezeket összefésülni és alkalmazni. IHRA is dolgozik egy ilyen irányelven és ezt WP.29 rendelkezésére kívánja bocsátani. Egy ilyen nemzetközileg elfogadott irányelv a tervezőket is segítené és jól használható lenne előírások kidolgozásánál.
 - Az amerikai dominanciájú IHRA továbbra is aktívan tevékenykedik az ITS területen (korábban arról volt szó, hogy a súlypont áthelyeződik a WP.29 felügyelete alá, de valószínűleg pénzügyi okokból az aktívabb tevékenység maradt az IHRA körében)
 - A prezentáció bemutatott – a gyakorlatban már alkalmazott – vészjelzésekből jó és rossz példákat
6. A mostani, 16. ITS szakértői csoport ülésen értékelés hangzott el a 2008 júniusi genfi ITS konferenciáról (a szükségességét aláhúzták, az eredményességét vitatták), megválasztottuk Yarnold urat (UK) elnöknek, Shima urat (Japán) alelnöknek, áttekintettük az eddigi tevékenység fontosabb állomásait, eredményeit. P. Burns úr bemutatott egy tervezetet, amelyet az IHRA munkacsoportja dolgozott ki a vészjelzők tervezési irányelveiről (Statement of Principles on the Design of High –Priority Warning Signals for In -Vehicle Intelligent Transport Systems) Az irányelv az „Advanced Driver Assistance Systems” (ADAS) rendszerek közé a következőket sorolja:
- Forward Collision Warning System (FCWS)
 - Lane Departure Warning System (LDWS)
 - Road Departure Warning System (RDWS)
 - Back-up Warning system
 - Blind-spot Warning System

A tervezet (megtalálható a Titkárság honlapján, ITS-16-03 dokumentum szám alatt) igen figyelemre méltó anyag, valószínűleg a következő években sokszor hivatkoznak majd rá. WP.29 hivatalosan még nem ismeri, de majd ott is előterjesztésre kerül. Az ITS szükségesnek ítélte további működést és üléseit a WP.29 novemberi üléseire rendszeresíti.

7. Az ITS csoport nem, de WP.29 foglalkozott az ülésen az ellopott járművek mozgás közbeni leállítását célzó VDS és AVSS rendszerekkel, melyek szintén az ITS rendszerek közé tartoznak. WP.29 felkérésére a GRSG évekig foglalkozott a kérdéssel, követelményeket akart kidolgozni a járművek ellopását megakadályozó elektronikus rendszerekre. A lopott járművet leállító rendszereknek két nagy csoportja van:
- Illetéktelen, beazonosítatlan személy által elindított jármű motor teljesítményét a rendszer – egy bizonyos idő után – csökkenteni kezdi egészen a rendszer leállításig (VDS)
 - Az ellopott járművet bejelentés és felismerés után arra felhatalmazott személy(ek) – pl. rendőrség – menet közben távirányítással leállíthat. (AVSS)

Mivel ezek a rendszerek beleütköznek a Bécsi Egyezmény követelményeibe, amely szerint „minden vezetőnek minden időben képesnek kell lennie járművének irányítására, kontrolálására” nem alkalmazhatók, nemzetközi jóváhagyásuk nem lehetséges. Az ilyen rendszerek a közlekedés biztonságára nagyobb veszélyt jelenthetnek, mint amilyen hasznot hoznak, pl. előzés közbeni motor leállítás (VDS) vagy illetéktelen külső beavatkozás, terror akció (AVSS). GRSG levette napirendjéről a kérdést, annak ellenére, hogy a piacon – főleg a biztosító társaságok nyomására és támogatásával – megjelentek ilyen rendszerek.

Budapest, 2008 11. 30.

Dr Matolcsy Mátyás