

# CEN TS 15531-3 - Veřejná doprava osob - Pracovní rozhraní pro informace v reálném čase. vztahující se k provozu veřejné dopravy osob - Část 3: Provozní služební rozhraní

**Aplikační oblast:** [Veřejná doprava osob](#)

**Rok vydání normy a počet stran:** Vydána 2008, 115 stran

**Rok zpracování extraktu:** 2009

**Skupina témat:** Multimodální informace

**Téma normy:** SIRI - Pracovní rozhraní pro informace v reálném čase vztahující se k provozu veřejné dopravy osob

**Charakteristika tématu:** Výměna dat v reálném čase - provozní služební rozhraní

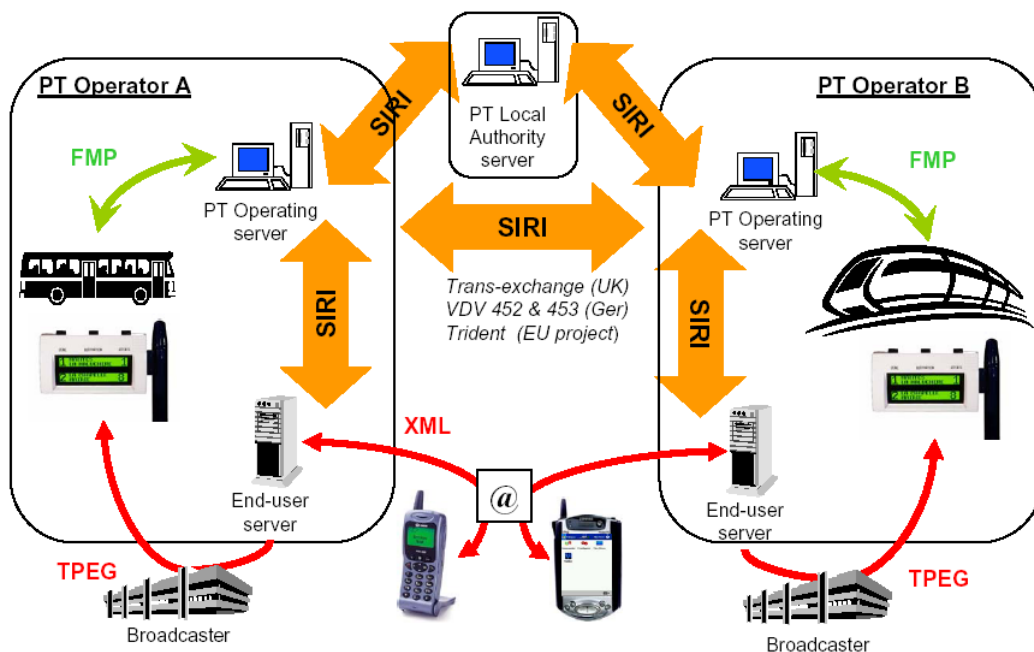
|                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------|
| <b>Úvod, vysvětlení východisek</b>                                   |
| Definice způsoby komunikace pro výměnu dat mezi klientem a serverem: |
| <b>Popis architektury, hierarchie, rolí a vztahů objektů</b>         |
| <b>Popis procesu / funkce / způsobu použití</b>                      |
| Přenos dopravních informací klient/server                            |
| <b>Popis rozhraní / API / struktury systému</b>                      |
| Definice rozhraní pro výměnu klient/server                           |
| <b>Definice protokolu / algoritmu / výpočtu</b>                      |
| Převod TPEG na SIRI                                                  |
| <b>Definice reprezentace dat / fyzikálního významu</b>               |
| <b>Definice konstant / rozsahů / omezení</b>                         |

## Úvod

Pracovní rozhraní pro informace v reálném čase (Service Interface for Real-time Information), dále jen [SIRI](#) je specifikace pro rozhraní, které umožňuje v systému běžícím počítačovým aplikacím výměnu datových informací o [plnění](#) plánovaných, okamžitých nebo projektovaných provozních výkonech [veřejné dopravy](#) osob.

Výměna informací mezi provozními řídicími systémy nebo aplikacemi je užitečná, ale často nedostatečná jak pro informování [cestujících](#), tak pro obslužný personál a řízení provozu. Většina informací, která je přenášena mezi [řídícími centry](#) prostřednictvím [SIRI](#), je odvozena z činnosti [vozidla](#) během provozu, nebo je požadováno jejich zasílání do [vozidel](#) pro informování [cestujících](#) a řidiče, a dále pak pro informační systémy na zastávkách.

[Funkci](#) a význam [SIRI](#) vysvětluje obrázek 1.



**Obrázek 1 - Příklad využití SIRI se znázorněnými komunikačními vazbami v dopravním systému provozovaném dvěma operátory.**

Architektura systému pracovních rozhraní umožňuje přenášet dopravní informace mezi operátory veřejné dopravy nebo multimodálními operátory o jízdních řádech, zpožděních a událostech v dopravní síti.

Další služby poskytované SIRI:

- informace pro cestující v reálném čase;
- informace pro plánovače jízdy a informační kiosky;
- management vozového parku a dopravní sítě.

Poznámka: Extrakt uvádí vybrané kapitoly popisovaného dokumentu a přejímá původní číslování kapitol.

## Užití

V České republice se zatím v úvodě popsaný informační systém ve větším rozsahu nezavádí a používá se pouze v omezeném rozsahu v rámcích integrovaných dopravních systémů, k přenosu údajů o platbách za jízdné a řízení zastávkových informačních systémů.

Tato technická specifikace si klade za cíl zlepšit řadu vlastností managementu informací a služeb veřejné dopravy:

Tato technická specifikace napomůže interoperabilitě mezi systémy zpracujícími informace dopravních operátorů:

- zavedením společné architektury pro výměnu zpráv;
- zavedením modulárního souboru kompatibilních informačních služeb pro informace o vozidlech v reálném čase;
- požitím společných datových modulů a schémat pro zprávy vyměňované pro každou službu;
- zavedením stejného přístupu k datovému managementu.

Tato technická specifikace přispěje lepšímu managementu vozidel:

- umožněním přesného sledování vozidel jak v místním tak vzdáleném provozu;

- poskytováním [dat](#), které umožní stanovení [odchylek od jízdního řádu](#);
- umožňování distribuce zpřesňování jízdních řádů v reálném čase.
- Tato technická specifikace ekonomicky přispěje získání zpřesněných [dat](#) konečnému [uživateli](#);
- umožněním sběru a výměně [dat](#) v reálném čase mezi systémy [AVMS](#) (systémy automatického sledování [vozidel](#));
- zajištěním standardizovaných, dobře definovaných rozhraní, které mohou být použity pro doručování [dat](#) do různých distribučních kanálů

## 1. Souvisící normy

Tato technická specifikace je součástí rodiny tří technických specifikací, které tvoří základ specifikace Pracovních rozhraní pro informace v reálném čase:

- ČSN P TS [15531-1](#) Pracovní rozhraní pro informace v reálném čase vztahující se k provozu [veřejné dopravy](#) osob - Část 1. Souvislosti a struktura.
- ČSN P TS [15531-2](#) Pracovní rozhraní pro informace v reálném čase vztahující se k provozu [veřejné dopravy](#) osob - Část 2. Obsluha infrastruktury.

Na výše uvedený normativní základ navazují připravované technické specifikace:

- ČSN P TS [15531-4](#) Pracovní rozhraní pro informace v reálném čase vztahující se k provozu [veřejné dopravy](#) osob - Část 4. Monitorování stavu [zařízení](#) v reálném čase.
- ČSN P TS [15531-5](#) Pracovní rozhraní pro informace v reálném čase vztahující se k provozu [veřejné dopravy](#) osob - Část 5. Monitorování dopravních nehod.

Po stránce terminologické a popisu dopravní [sítě](#) navazuje [SIRI](#) na [EN 12896](#) Dopravní telematika – [Veřejná doprava](#) osob – Referenční [datový model](#) ([Transmodel](#))

## 2. Termíny a definice

**interoperabilita** pro potřeby této normy znamená zajišťování výměny informačních [dat](#) mezi různými druhy dopravních prostředků provozovaných několika operátory a infrastrukturou.

**systém pro automatické sledování [vozidel](#)** (*Automatic Vehicle Monitoring System (AVMS)*) [AVMS](#) je systém palubního [zařízení](#) ve [vozidle veřejné dopravy](#) osob, komunikující s [řídícím centrem](#) rádiovými prostředky a poskytující informace o poloze a stavu [vozidla](#) a [odchylných od jízdního řádu](#) ve významných [bodech na trase jízdy vozidla](#). Současně umožňuje [řídícímu centru](#) usměrňovat [jízdu vozidla](#) podle dopravní situace.

**VAMS** je systém automatického sledování [vozidel](#). Viz [AVMS](#).

**producent (producer)** je [entita](#), která vysílá hlášení a zprávy pro zákazníka (odběratele) a reaguje na jeho požadavky, které jsou buď jednorázové, nebo na základě požadavku opakované.

**odběratel (subscriber)** je [entita](#), která přijímá hlášení a zprávy od [producenta](#) a vysílá na něj požadavky pro jednorázové nebo opakované zprávy

**spotřebitel (consumer)**, je [entita](#), která přijímá hlášení a zprávy od [producenta](#) a vysílá na něj požadavky pro jednorázové zprávy

**subskribovaná služba (subscribed service)** je [služba](#), která na základě požadavku spotřebitele je [producentem](#) opakovaně poskytována

### 3. Symboly a zkratky

Tato kapitola neobsahuje nové symboly a odkazuje na TS [15531-1](#).

#### 5 Služba [provozního jízdního řádu](#)

Kapitola 5 je věnována službě [provozní jízdní řád](#) [PT]. Zabývá se jeho účelem a stanovuje jeho povolovací a schopnostní matici a definuje parametry požadavku na zaslání [provozního jízdního řádu](#) (ProductionTimetableRequest). Je uveden příklad požadavku na zaslání [provozního jízdního řádu](#) v XML kódování. Obdobně jsou stanoveny parametry [požadavku na subskripci](#) zasílání [provozního jízdního řádu](#) a je uveden příklad [požadavku na subskripci](#) zasílání [provozního jízdního řádu](#) v XML kódování.

Pro zasílání [provozních jízdních řádů](#) jsou stanoveny datové prvky a je dále uveden příklad [provozního jízdního řádu](#) a to jak jednorázového, tak subskribovaného.

#### 6 Služba [očekávaného jízdního řádu](#)

Kapitola 6 je věnována službě [očekávaný jízdní řád](#) [ST]. Zabývá se jeho účelem a stanovuje jeho povolovací a schopnostní matici a definuje parametry požadavku na zaslání [očekávaného jízdního řádu](#) (EstimatedTimetableRequest). Je uveden příklad požadavku na zaslání [očekávaného jízdního řádu](#) v XML kódování. Obdobně jsou stanoveny parametry [požadavku na subskripci](#) zasílání [očekávaného jízdního řádu](#) a je uveden příklad [požadavku na subskripci](#) zasílání [očekávaného jízdního řádu](#) v XML kódování.

Pro zasílání [očekávaných jízdních řádů](#) jsou stanoveny datové prvky a je dále uveden příklad [očekávaného jízdního řádu](#) a to jak jednorázového tak subskribovaného.

V rozsáhlé části kapitoly se dále uvádí, jak zacházet s předpoklady ve [službě očekávaného jízdního řádu](#) a jak zpřesňovat predikci odchylek. Týká se to také nepravidelností vzniklých např. pomalou [jízdou](#) v koloně.

Poslední článek pojednává o všeobecných pravidlech a definicích pro [data jízdních řádů](#). Probírány jsou případy zrušení [jízdy vozidla](#), [přídavné jízdy vozidla](#), změny v [jízdech](#) a obězích [vozidel](#) včetně ošetření plánovaných přípojů.

#### 7 Služba [zastávkového jízdního řádu](#)

Kapitola 7 je věnována službě [zastávkové jízdní řády](#) [ST]. Zabývá se jeho účelem a stanovuje jeho povolovací a schopnostní matici a definuje parametry požadavku na zaslání [zastávkového jízdního řádu](#) (StopTimetableRequest). Je uveden příklad požadavku na zaslání [zastávkového jízdního řádu](#) v XML kódování. Obdobně jsou stanoveny parametry [požadavku na subskripci](#) zasílání [zastávkového jízdního řádu](#) a je uveden příklad [požadavku na subskripci](#) zasílání [zastávkového jízdního řádu](#) v XML kódování.

Pro zasílání [zastávkových jízdních řádů](#) jsou stanoveny datové prvky a dále je uveden příklad [zastávkového jízdního řádu](#). Rovněž jsou definovány datové prvky pro zastavení [vozidla](#) na zástavce a také pro zrušení tohoto prvku.

Zavádí se hlášení po dojezdu na konečnou, ve kterém jsou zaznamenány jednotlivé příjezdy a odjezdy ze zastávek.

#### 8 Služba [monitorování zastávek](#)

Kapitola 8 je věnována službě [monitorování zastávek](#) [SM]. Tato služba zajišťuje pohled [řídícího centra](#) na příjezdy a odjezdy [vozidel](#) na zastávkách. Může působit v návaznosti na [službu zastávkových jízdních řádů](#). Jaká [data](#) budou zobrazována na zastávkovém zobrazovacím tablu je záležitostí klientského systému. To je definováno v ČSN P ENV [13998](#). Pro použití ve [službě monitorování zastávek](#) může být zahrnut identifikátor vynulování údaje na zobrazovacím

tablu, pro [vozidlo](#), které odjíždí ze zastávky. Příkaz k vynulování se přenáší z důvodů minimálního zpoždění samostatným bezdrátovým [spojem](#) mezi [vozidlem](#) a zastávkovým informačním systémem.

Je možno měnit množství detailů přenášovaných ve zprávě o příjezdu a odjezdu [vozidla](#) na zastávce. Stejně tak je volitelný počet [vozidel](#) odbavených na zastávce v jedné zprávě. Je uveden příklad požadavku na [monitorování zastávky](#) v XML kódování a to jak jednorázové, tak subskribované.

Pro monitorovací zprávu ze zastávky jsou definovány datové prvky, a to i pro poznámku a její zrušení. Jsou uvedeny příklady monitorovacích zpráv ze zastávky.

Služba zastávkové jízdní řády [ST] a služba [monitorování zastávek](#) [SM] mohou být výhodně využívány společně.

## 9 Služba [monitorování vozidel](#)

Kapitola 9 je věnována službě [monitorování vozidel](#) [VM]. Služba podává zprávy o poloze [vozidel](#), která jsou při výkonu služby monitorována v reálném čase. Může být použita jako informace pro systémy, které vizualizují polohu [vozidel](#) a to na mapách, diagramech nebo tabulkově a podávají informaci o roamingu sousedním řídicím a informačním centrům.

Služba [monitorování vozidel](#) se skládá ze dvou zpráv: požadavku na zaslání zprávy o poloze specifikovaného [vozidla](#) a to buď jednorázově nebo opakovaně, subskribované (VehicleMonitoringRequest) a vlastní monitorovací zprávy podle požadavku [uživatele](#). Jsou uvedeny příklady požadavků na monitorovací zprávy o [vozidle](#) a to jak pro jednorázovou, tak subskribovanou.

Jsou definovány datové prvky upřesňující zprávu o [vozidle](#) a jsou součástí monitorovací zprávy. Jsou ukázány příklady monitorovacích zpráv o [vozidle](#) v XML kódování.

## 10 Služba [připojových jízdních řádů](#)

Kapitola 10 je věnována službě [připojových jízdních řádů](#) [CT]. Tato služba je využívána pro výměnu [dat](#) pro potenciální návazné jízdní řády [vozidel](#) v připojné oblasti. Služba je závislá na poloze [vozidla](#), tj. vyžaduje a sděluje [data](#), vztahující se ke specifickým [připojným linkám](#). Pokud jsou [připojné linky](#) od stejného operátora, jsou údaje v jeho [databázi](#). Pokud se jedná o [linky](#) jiného operátora, je nutné si příslušná [data](#) z jeho [databáze](#) vyžádat pomocí této služby.

V této kapitole jsou probírána omezení a definovány parametry požadavku na [jízdní řády připojných spojů](#). Jsou uvedeny příklady požadavků na [jízdní řády připojných spojů](#) a to jak jednorázový, tak subskribovaný v XML kódování.

Jsou definovány datové prvky upřesňující zprávu o [připojných spoích](#), které mají být součástí monitorovací zprávy. Je ukázán příklad monitorovací zprávy o [vozidle](#) v XML kódování.

## 11 Služba [monitorování připojných spojů](#)

Kapitola 11 je věnována službě [monitorování připojných spojů](#) [CM]. Služba zajišťuje výměnu informací mezi různými [AVMS](#) (systémy pro sledování [vozidel](#)) za účelem koordinace příjezdů a odjezdů [vozidel veřejné dopravy](#) osob na [přestupních místech](#) pro [cestující](#), kteří využívají [připojných spojů](#). Tato služba pracuje ve spolupráci se službou [připojových jízdních řádů](#).

V kapitole je navržena řada opatření ke zpřesnění požadavků na [monitorování připojů](#). Jsou definovány parametry požadavku na [monitorování](#). Požadavky procházejí časovým a trasovým [filtrem](#). Jsou uvedeny příklady požadavku na [monitorování připojů](#) a to jak jednorázové tak subskribované.

Monitorovací zpráva o [připojích](#) je tvořena datovými prvky platných [připojů](#) a datovými prvky zrušených [připojů](#) podle momentální provozní situace.

## 12 Služba všeobecných zpráv

Kapitola 12 je věnována službě všeobecných zpráv [GM]. Služba všeobecných zpráv je využívána pro přenos zpráv mezi účastníky. Přenášená data jsou typicky informativní zprávy jako dopravní novinky a jiné operativní sdělení vkládané nebo vysílané běžně do systému řídicím centrem. Služba všeobecných zpráv může oddělit různé typy informačních zpráv do separátních informačních kanálů; každý informační kanál může být určen pro různé skupiny provozních zpráv (poruchy, upozornění, dopravní informace, provozní informace, etc.).

Zprávovalá služba může zprávy vysílat ve formě tří typů dat:

- volný formát textu;
- strukturovaný text libovolného formátu;
- plně strukturovaný obsah definovaný libovolným XML sub-schématem.

Jsou definovány parametry pro požadavky na všeobecné zprávy a to jak jednorázové, tak subskribované. Jsou ukázány příklady těchto požadavků v XML kódování.

Všeobecné zprávy mohou být složeny z několika informačních zpráv. Každá informační zpráva je tvořena jedním datovým prvkem. Každý takový datový prvek musí kromě vlastní provozní informace mít svůj identifikátor a údaje o začátku platnosti a ukončení platnosti. V případě ukončení platnosti dříve vyslané informace se vysílá zrušovací informační zpráva.

Na závěr kapitoly je uveden příklad všeobecné informační zprávy v XML kódování.