

# CEN TS 15531-5 - Veřejná doprava osob - Pracovní rozhraní pro informace v reálném čase vztahující se k provozu veřejné dopravy osob - Část 5: Monitorovací služba dopravních omezení

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

**Rok vydání normy a počet stran:** Vydána 2011, 125 stran

**Zavedení normy do ČSN:** vyhlášením

**Rok zpracování extraktu:** 2012

**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 - monitorovací služba dopravních omezení

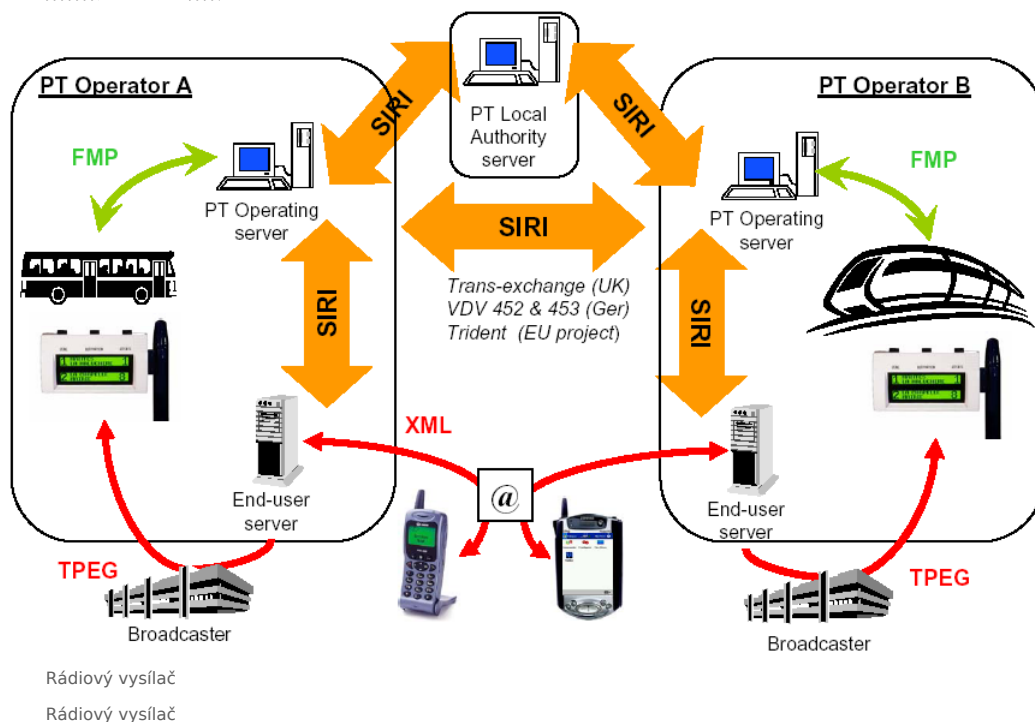
|                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------|
| <b>Úvod, vysvětlení východisek</b>                                   |
| Definice způsoby komunikace pro výměnu dat mezi klientem a serverem: |
| <b>Popis 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 [řídicími centry](#) prostřednictvím [SIRI](#), je odvozena z činnosti [vozidla](#) během provozu, nebo je požadováno jejich zaslání 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 [SIRI](#) umožňuje přenášet dopravní informace mezi operátory [veřejné dopravy](#) nebo multimodálními operátory. Jedná se informace 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 úvodu popsaný informační systém ve větším rozsahu nezavádí a používá se zatím pouze v omezeném rozsahu v [rámci](#) 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 zpracovávajícími 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 vyměřované 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](#);
- umožněním distribuce zpřesňovaných [jízdních řádů](#) v reálném čase.

Tato technická specifikace přispívá k ekonomickému poskytování zpřesněných [dat](#) konečnému [uživateli](#):

- umožněním sběru a výměny [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 pěti technických specifikací, které tvoří základ specifikace [SIRI](#) z nichž prvé tři definují základy systému a další dvě jsou aplikační nadstavbou:

- 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.
- ČSN P TS [15531-3](#) Pracovní rozhraní pro informace v reálném čase vztahující se k provozu [veřejné dopravy](#) osob - Část 3. Provozní služební rozhraní.

Na výše uvedený normativní základ navázala technická 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.

Nově nyní přibývá směrnice popisovaná v tomto extraktu:

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

Z hlediska terminologie 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)*) je systém palubního [zařízení](#) ve [vozidle veřejné dopravy](#) osob, komunikující s [řídícím centrem](#) rádiovými prostředky a poskytující informace o [poloze](#) a stavu [vozidla](#) a [odchylkách 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.

Další termíny a zkratky z oboru ITS jsou obsaženy ve slovníku ITS terminology ( [www.ITsterminology.org](http://www.ITsterminology.org)).

Další termíny a zkratky z oboru ITS jsou obsaženy ve [slovníku ITS terminology](#).

### 3. Symboly a zkratky

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

## 5 Základní informace o TS 15531 - 5

Část 5 normy [SIRI](#) se skládá z 8 kapitol, z nichž 4 se zabývají popisem funkcí. Dále jsou součástí normy 3 přílohy.

Pro pochopení účelu normy je důležitý obsah přílohy C: Případy užití pro výměnu zpráv o [situacích](#).

[Data](#) o [situacích](#), včetně jejich [příčin](#), vlivu, povahy, závažnosti, atd., mají široké využití v informačních systémech [veřejné dopravy](#). Mohou tak být popisovány jak plánované tak [neplánované události](#) po různě dlouhou dobu. Může tak být popsáno narušení celé [sítě](#) nebo její části, včetně samotných zastávek, dopravních uzlů, [linek](#), [služeb](#) a [provozovatelů](#), a je relevantní pro [plánování cesty](#) v reálném čase a informování [cestujících](#). Zpráva o [situaci](#) bude poskytovat kauzální vysvětlení dalších informačních akcí, jako je například opožděný nástup, které umožňují [cestujícím](#) udělat si úsudek při rozhodování, jak reagovat.

Dále uvedené případy užití ilustrují funkční případy pro použití v [službě](#) výměny informací o [situacích](#) u informačních systémů a poskytuje specifické scénáře. [SIRI-SX](#) je [služba](#) určena pro jejich podporu.

V první části této kapitoly je proveden výčet případů užití respektive jejich skupin skupin případů užití pro vznik a zachycení [situací](#). V normě je uvedeno důležité upozornění, že zprávy o [situacích](#) zadávané obsluhujícím personálem mají být odlišeny od těch, které jsou generovány automaticky. Důvodem je časový posun mezi vznikem [situace](#) a zápisem do systému. Jsou popsány tyto (skupiny) případy užití:

- [Situační](#) zjištěné a zadávané obsluhujícím personálem.
- [Situační](#) aktualizované, zjištěné a zadávané obsluhujícím personálem.
- [Situační](#) generovaná automaticky situačním analyzátozem.
- [Situační](#) vyplývající z monitorování [zařízení](#) (porucha eskalátoru).
- [Situační](#) vyplývající z řídicí činnosti (zkrácená [jízda](#), [změna nástupiště](#)).
- [Situační](#) dodávané automaticky od související [sítě veřejné dopravy](#) osob (např. železniční nehody jsou přenášeny do [sítě](#) autobusů) a naopak.
- [Situační](#) ovlivňující [jízdu](#) v jízdních pruzích. (práce na silnici).
- Není dostupné parkování na nástupní stanici pro [veřejnou dopravu](#) osob.
- Počasí nebo nespécifická [situace](#) nebo [událost](#).
- Křížový odkaz na předešlé [situace](#).
- Pracovní postup pro ověření, potvrzení platnosti a ediční úpravy.
- Poskytování kolektivního poradenství [cestujícím](#).

V dalších částech 5. kapitoly jsou uvedeny další případy užití vztažené vždy k definované množině případů užití.

Případy užití vztažené k dalším [službám](#), které zajišťuje [SIRI](#):

- Problém, který postihuje konkrétní [jízdu vozidla](#).
- Problém u [zastávkového místa](#) (označníku) postihující některé nebo všechny [jízdy](#) pro některé nebo všechny módy.
- Problém, který postihuje celou [linku](#), nebo část [linky](#) mezi dvěma zastávkami.
- Problémy ovlivňující [přestupy](#).
- Problém, který postihuje celou [sít](#)
- Narušení (např. částečné zablokování) nebo degradace normálního cestování (např. silniční zácpy).
- Problémy, které ovlivňují jednotlivé třídy [uživatelů](#), např. kvůli jejich zhoršené pohyblivosti.

Distribuce [dat](#) do jiných systémů (např. do TPEG a Datex2)

- Distribuce [situací](#) pro proměnlivé informační zobrazovače.
- Distribuce [situací](#) pro externí informační [služby](#), např. vysílání rozhlasu.
- Distribuce [situací](#) pro obsluhující personál operátora.
- Zobrazení [situací](#) na mapách.
- Distribuce [situací](#) pro [plánovače cest](#).
- Distribuce [situací](#) pro osobní navigátory a inteligentní [zařízení](#).
- Distribuce [situací](#) do jiných systémů krizového řízení.
- Distribuce změn stávajících [situací](#).
- Státnutí [situací](#) a jejich změn.

Výše uvedené případy užití jsou stručně popsány po stránce [funkce](#) a spouštěcího scénáře.

## 6 Situace jako entity programových prostředků

5. kapitola se zabývá situacemi jako entitami programových prostředků. V systému dopravních informací jsou "situace" datovými objekty popisujícími událost, obvykle neplánovanou událost, jako je narušení, ale také plánované události, které mají vliv na veřejnou dopravu nebo na její užití, jako například inženýrské práce, nebo významné veřejné události, které budou mít vliv na použití dopravy.

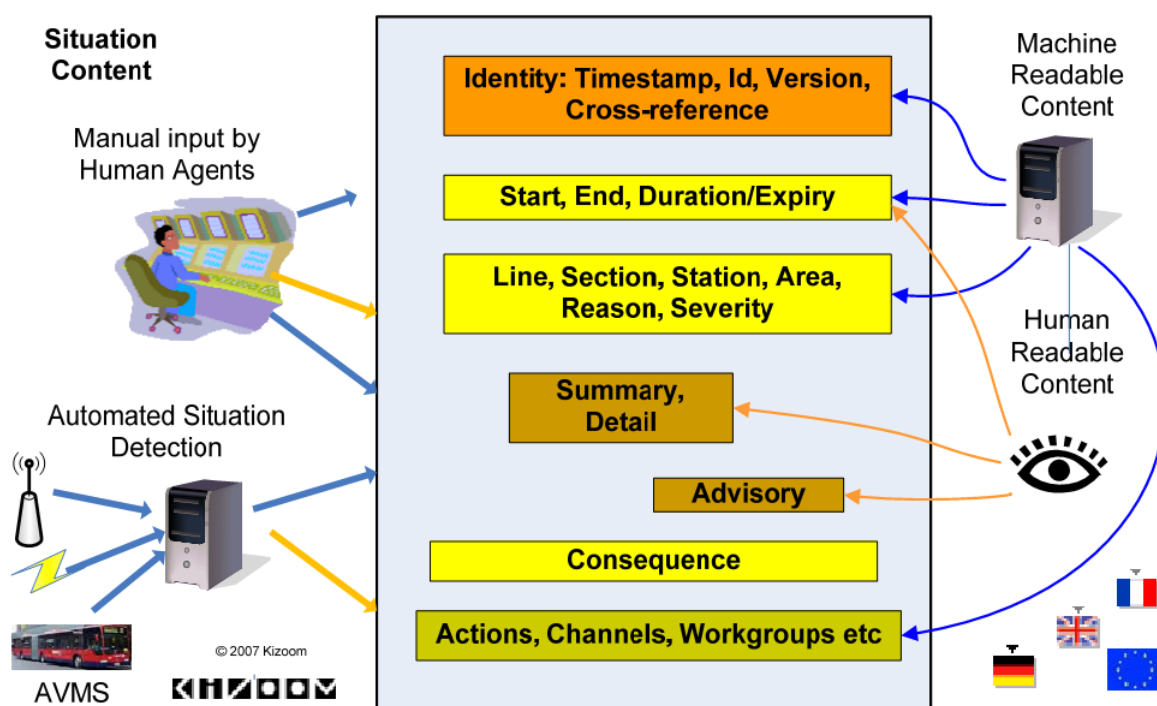
Tyto entity budou zaznamenány na jednom systému a poté budou přeneseny do dalších systémů, aby informovaly o aktuálním stavu dopravy cestujících a obsluhující personál. Tyto další systémy budou muset transformovat data pro různé požadavky distribučních kanálů. V kterémkoli okamžiku může nastat změna situace situace, která se musí projevit aktualizací na původního stavu (nebo jako další související situace). Distribuovaný model situace musí umožňovat šíření a vyrovnaní těchto změn napříč systémy.

Situace musí rovněž obsahovat identitu, která umožňuje odkazování se na situace napříč různými systémy, a dovolit tak jejich sledování v napojených systémech.

Údaje o stavu, potřebné pro monitorování zařízení se zajišťují sběrem údajů o stavu zařízení v síti (v horní části obrázku). Toho může být dosaženo buď sběrem dat obsluhujícím personálem (individuální kontrolou stavu zařízení a vložením příslušných dat do určeného rozhraní), nebo pomocí automatizovaného monitorovacího systému s čidly pro zjištění stavu zařízení. V obou případech je sledováno odeslání dat do serveru dat v reálném čase odkazem na příslušnou službu SIRI. Monitorované zařízení může být libovolné zařízení v sledované síti, především zastávkové body, zastávková místa a jejich vybavení, výtahy, eskalátory, přístup pro invalidní vozíky, zařízení pro informování cestujících, prodejní automaty jízdenek, poskytnutí individuální pomoci, atd. Dále jsou to zařízení na vozidlech, např.: prodejní automaty a označovače jízdenek, zařízení pro informování cestujících (hlásiče zastávek, zobrazovací panely atp.)

Je-li k dispozici několik poskytovatelů současně, jsou všechny datové toky sloučeny do jednoho v reálném čase provozu. Výsledný tok dat v reálném čase je pak k dispozici všem následným systémům prostřednictvím jediného SIRI-FM přístupového bodů.

Mechanismus vstupu zpráv o situacích je znázorněn na obr. 2.



Obrázek 2 - Znáznornění vstupu dat o situacích do systému SIRI.

## 7 Model situací

SIRI-SX obsahuje strukturovaný model situací, který je popsán v kapitole 6. Situace popisuje narušení služeb, pomocí datových prvků, jejichž identifikátory přímo odkazují na předměty v jiných informačních službách. Situace tak mohou být přímo spojeny se zastávkami, linkami, trasami, cestami, jsou-li příčinou nebo se projeví jako výsledek řešení problémů. Toto označování umožňuje zpracovávat situace automaticky, například k podpoře plánovače cesty nebo výstražné služby.

## 8 Služba výměny zpráv o situacích [SX]

Služba výměny zpráv o situacích SIRI-SX slouží k výměně zpráv v reálném čase. Používá strukturovaný model situací pro popis přerušení služeb, které zahrnuje elementární odkazy, které se přímo vztahují k entitám modelu veřejné dopravy a předmětům používaných jinými službami SIRI. Situace tak může být přímo spojeny se zastávkami, linkami, trasami, chodníky, atd.: a poskytnout vysvětlení narušení. Jako Díky tomu mohou být předměty z jiných informačních služeb využity k poskytnutí dalších podrobností o situaci.

Kapitola se hlavně zabývá způsoby výměny informací o situacích. Výměny zpráv o situacích zahrnují:

- **SituationExchangeRequest** tj. zprávu, ze které lze určit požadovaný obsah žádosti, nebo odpovědi:
- **SituationExchangeDelivery** tj. zprávu, která představuje [doručení](#) odpovědi.
- **SituationExchangeSubscription** tj. zpráva umožňuje [účastníkovi](#) požádat o asynchronní aktualizace.
- pro [službu](#): obsahuje vložený **SituationExchangeRequest**, řídící spolu s dalšími parametry asynchronní doručování.
- **SituationExchangeRequest** obsahuje parametry filtrování informací o [provozovateli](#), [síti](#), projížděné [lince](#), zastávce atd. Dále přináší dohledové parametry ke kontrole množství vracejících se [dat](#).
- **SituationExchangeDelivery** vrací informace o jedné nebo více [situacích](#) a jejich statusu. jako jeden nebo více prvků SituationElement. Každý SituationElement se skládá z několika strukturovaných částí, včetně zdroje a časové působnosti. Umožňuje systematické třídění vícevrstvého textového popisu atd..

Základní algoritmy výměny [dat](#) v [SIRI-SX](#) jsou v této kapitole představeny čtyřmi UML diagramy. Stejně tak jsou tabulkovou formou uvedeny povolené hodnoty proměnných ve zprávách.

## 9 Příklad [doručení](#) zprávy o [situaci](#)

Kapitola 9 uvádí jeden příklad [doručení](#) zprávy o [situaci](#) jednoho [zařízení](#) z oblasti [veřejné dopravy](#) osob.

### Přílohy

TS 15531- 5 má tři přílohy:

- Příloha A (normativní) Notace – V příloze je diagram v notaci UML doplněn prvky XML.
- Příloha B (normativní) Porovnání termínů – tabulkově jsou v příloze porovnány termíny [SIRI](#) a DATEX 2.
- Příloha C (informativní) Případy užití pro výměnu zpráv o [situacích](#). - Tato příloha byla komentována již v předchozím textu.

### Související termíny

- [dopravní prvek](#)
- [stanovená přístupnost pro cestující](#)
- [situační prvek](#)
- [rozsah ovlivnění](#)
- [příčina](#)
- [prvek základní situace](#)
- [prvek aktualizace situace](#)
- [podmínka platnosti](#)
- [plánovaná událost](#)
- [neplánovaný incident](#)
- [náhradní přepravní opatření](#)
- [místní služba](#)
- [identifikátor situace](#)
- [způsob publikace](#)