

# ISO TR 26999 - Pravidla a pokyny pro použití procesně (funkčně) orientované metodiky v normách ITS, datových registrech a datových slovnících

**Aplikační oblast:** [Architektura ITS systémů](#)

**Počet stran:** 24

**Zavedení normy do ČSN:** překladem

**Rok zpracování extraktu:** 2009

**Skupina témat:** Referenční architektura ITS

**Téma normy:** ITS – Architektura systému

**Charakteristika tématu:** Použití procesně (funkčně) orientované metodiky v normách a dokumentech ITS

<b>Úvod, vysvětlení východisek</b>
Úvod do procesně orientované metodiky tvorby architektury
<b>Popis architektury, hierarchie, rolí a vztahů objektů</b>
<b>Popis procesu / funkce / způsobu použití</b>
Používání procesně orientované metodiky v mezinárodních normách, technických specifikacích, zprávách a souvisejících dokumentech
<b>Popis rozhraní / API / struktury systému</b>
<b>Definice protokolu / algoritmu / výpočtu</b>
<b>Definice reprezentace dat / fyzikálního významu</b>
<b>Definice konstant / rozsahů / omezení</b>

## Úvod

Cílem této technické [zprávy](#) je poskytnout návod na používání „procesně orientované metody“ nazývané také „modelování toku dat“ při zpracovávání mezinárodních norem a dokumentů pro „inteligentní dopravní systémy“ (ITS) a při tvorbě a zavádění ITS. Jejím účelem je sloužit především za základ pro vývoj [systémových architektur vysoké úrovně](#) pro ITS. Tyto [architektury](#) jsou nástroji, jež mají pomáhat při zavádění ITS, a mechanismem pro identifikaci a podporu tvorby a používání norem.

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

## Užití

Tato [zpráva](#) je navržena tak, aby popsala použití procesně orientované metodiky při tvorbě mezinárodních norem a dokumentů pro inteligentní dopravní systémy (ITS) a rovněž při [vlastním](#) návrhu a implementaci těchto systémů. Popisuje především základy návrhu [systémových architektur vysoké úrovně](#) pro ITS. Při procesně orientované metodice návrhu [architektury vysoké úrovně](#) je využíváno modelování toku dat a souvisejících procesů.

Použití [architektury](#) je důležité hlavně proto, že mnoho budoucích problémů je možno eliminovat nebo zmírnit již ve fázi návrhu systému a ušetřit tak značné náklady.

Hlavní výhodou použití procesně orientované metodiky při návrhu [architektury ITS](#) je její jednoduchost a srozumitelnost, zejména pro účastníky bez technické přípravy (např. řídicí pracovníky), kteří často právě na základě [architektury systému](#) rozhodují o jeho realizaci.

Výsledný návrh [architektury systému](#) je možno snadno využít v poptávkách, tendrech, výběrových řízeních a dalších podobných dokumentech jak pro software, tak pro hardware. Pro návrh [architektury rozsáhlých systémů](#) je procesně orientovaná metodika již překonaná, a proto je obvykle nutný převod do [Unifikovaného modelovacího jazyka UML](#).

## 1. Předmět normy

Tato technická [zpráva](#) je určena pro používání procesně orientované metodiky ([POM](#)) v mezinárodních normách, technických specifikacích, technických [zprávách](#) a souvisejících dokumentech.

Tato technická [zpráva](#) popisuje používání [POM](#) při vývoji [systémových architektur](#) vysoké úrovně pro ITS. Vychází z výsledků práce v rámci projektu FRAME-S a fóra FRAME.

## 2. Související normy

[ISO TR 24529](#) Inteligentní dopravní systémy – Architektura systémů – Používání [unifikovaného modelovacího jazyka \(UML\)](#) v mezinárodních normách a dokumentech pro ITS

## 3. Termíny a definice

[aktor](#) (*actor*) dílčí prvek terminátora

[architektura \(generická definice\)](#) (*architecture –generic definition*) soubor koncepcí a pravidel pro systém, který popisuje vzájemný [vztah](#) mezi subjekty v celém systému, a to [nezávisle](#) na hardwarovém a softwarovém prostředí

[očekávání](#) (*aspiration*) vyjádření toho, co účastník chce, aby zavedení ITS přineslo; obvykle formulované v jazyce účastníka a proto zpravidla téměř nebo zcela bez formální struktury

[komunikační rovina](#) (*communications viewpoint*) pohled na [architekturu](#), jenž znázorňuje vazby mezi stavebnicovými prvky ve [fyzické rovině](#), které jim umožní navzájem komunikovat; bude obsahovat údaje o očekávaných propustnostech dat a případných ostatních [omezeních](#), která budou mít vliv na konečný výběr komunikačního hardwaru a softwaru

[funkční rovina](#) (*functional viewpoint*) pohled na [architekturu](#), jenž znázorňuje funkcionalitu, která bude potřebná pro splnění [požadavků](#) vyjádřených v potřebách uživatelů; funkcionalita je vykreslena jako soubor funkcí a datových skladů plus toky dat mezi nimi a toky dat mezi funkcemi a [terminátory](#)

[architektura ITS](#) (*ITS architecture*) forma [systémové architektury](#) sloužící jako nástroj v úvodních etapách zavádění ITS

[model](#) (*model*) znázornění subjektu, z něhož byly vyčleněny důležité prvky odstraněním určité jednotlivosti, a přitom byl zachován vzájemný [vztah](#) mezi klíčovými prvky celku

[organizační rovina](#) (*organisational viewpoint*) rovina znázorňující, jak stavebnicové prvky z [fyzické roviny](#) (nebo [funkční roviny](#)) mohou být přiřazeny různým typům organizace (nebo organizacím samotným, jsou-li známy), které budou zapojeny do zavádění ITS

[fyzická rovina](#) (*physical viewpoint*) rovina znázorňující, jak lze funkcionalitu z [funkční roviny](#) přiřadit různým fyzickým místům a sloučit do jednotlivých stavebnicových [prvků](#)

[účastník](#) (*stakeholder*) subjekt určitým způsobem zapojený do zavádění ITS

[potřeby účastníků](#) (*stakeholder needs*) oficiální formulace toho, co účastníci očekávají od zavedení ITS a z čeho je vytvořena [funkční rovina](#) založená na používání slova „bude“ nebo „musí“ (v angličtině "shall"); také se používá [označení](#) „potřeby uživatelů“.

[systémová architektura](#) (*system architecture*) ucelený, z vysoké úrovně provedený popis hlavních [prvků](#) nebo předmětů systému včetně jejich vzájemných vazeb

**terminátor** (*terminator*) subjekt, který působí vně systému, s nímž ale systém komunikuje buď proto, aby získal vstupy, anebo jemuž může odesílat výstupy; terminátory mohou být rozděleny na **aktory**, pokud je třeba

**unifikovaný modelovací jazyk (UML)** (*unified modelling language*) objektově orientovaný modelovací jazyk popsáný v ISO 19501

**potřeby uživatelů** (*user needs*) jiné **označení** potřeb účastníků

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

## 4. Symboly a zkratky

**E-FRAME**- Rozšířená rámcová architektura vytvořená pro Evropu

**FRAME**- Rámcová architektura vytvořená pro Evropu

**ITS**- Inteligentní dopravní systémy

**KAREN**- Základní architektura vyžadovaná pro evropské sítě

**POM**- Procesně orientovaná metoda

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

## 5 Vysvětlující informace

V kapitole jsou uvedeny informace, které blíže vysvětlují:

- ISO TC 204 – pracovní skupina WG1, která se zabývá tvorbou norem pro **architekturu ITS**, jako subjekt, pro který je technická **zpráva** hlavně určena.
- Pojmy systémy a architektury.
- Principy způsobů tvorby **architektury ITS**.

## 6 „Procesně orientovaný“ model

Procesně orientovaný **model** je poměrně účinný způsob popisu rámcové **architektury ITS** vysoké úrovně a, který je **nezávislý** na technologii použité při realizaci systému. **Architektury ITS** nižších úrovní (vyšší podrobnosti) jsou z tohoto **modelu** odvozovány. Rámcová **architektura ITS** obvykle není úplná a po doplnění podle **požadavků** účastníků vzniká „Definovaná **architektura ITS**“. **Model** zahrnuje tyto prvky:

1. **Očekávání účastníků**  
jsou obvykle neformalizovaná přání různých **účastníků ITS** (žadatelé, tvůrci, uživatelé, regulující orgány apod.)
  2. **Potřeby účastníků**  
jsou strukturovaná vyjádření, která tvoří **požadavky architektury ITS** na systém. Měly by být formulovány jednoduchými standardizovanými prohlášeními, která popisují funkci nebo **vlastnost**, kterou by mělo zajistit zavedení ITS.
  3. **Funkční rovina**  
někdy nazývaná funkční (logická) **architektura** obsahuje funkce, datové sklady a **terminátory**, které jsou navzájem propojeny toky dat. **Vztahy** mezi těmito komponentami jsou znázorněny **schématy** toku dat.
1. **Kontextové schéma**  
definuje systém jako ucelený subjekt, identifikuje však i všechny externí subjekty, s nimiž musí systém komunikovat. Proto se používá k ilustraci hranice mezi systémem a vnějším světem.

i. *Funkce*

definuje, co je třeba učinit, aby z daného souboru vstupů od jednoho terminátora(ů) byly vytvořeny požadované výstupy pro dalšího terminátora(y).

ii. *Datové sklady*

slouží k ukládání dat, která je zapotřebí uchovávat po určitou dobu, po kterou budou tato data použita jednou nebo více funkcemi.

iii. *Funkční toky dat*

slouží k zajištění datových spojení mezi funkcemi, datovými sklady a terminátory.

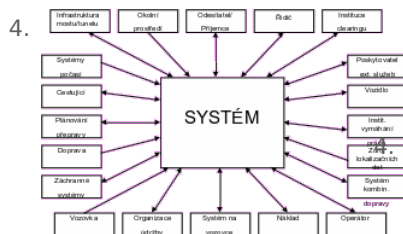
2. **Schématu toku dat**

slouží ke znázornění vzájemné komunikace mezi funkcemi a datovými sklady, používanými k uspokojování potřeb účastníků a jejich komunikaci s terminátory a aktory, pomocí funkčních toků dat.

3. **Model řízení**

definuje, jakým způsobem budou data zpracovávána.

Na následujícím obrázku je znázorněn příklad jednoduchého kontextového schématu



Obrázek 1 - Příklad kontextového schématu

**Fyzická rovina**

Fyzická rovina (fyzická architektura) obsahuje subsystémy a případně moduly,

které jsou propojeny fyzickými toky dat. Reprezentuje fyzickou realizaci systému, kde vztahy mezi jednotlivými komponentami jsou znázorněny schématy.

a. **Kontextové schéma**

je stejné jako ve funkční rovině, protože je znázorňován stejný systém. Ve fyzické rovině je znázorněn pohled na fyzickou realizaci systému na rozdíl od „funkčního“ pohledu poskytovaného funkční rovinou.

b. **Subsystémy a moduly**

tvorí základní stavební kameny, kde pro každou část systému je při fyzické realizaci přidělen samostatný subsystém, který se dále ještě obvykle dělí na moduly. Způsob tohoto přidělení závisí na tom, jaké fyzické části jsou považovaná za vhodné pro realizaci různých částí funkčnosti systému.

c. **Schématu fyzické roviny**

znázorňují strukturu subsystémů a modulů ve fyzické rovině, kde se nejlépe jedno nebo více schémat použije k ilustraci vzájemné komunikace (fyzických toků dat) mezi subsystémy a moduly i jejich komunikace s terminátory a aktory.

5. **Komunikační rovina**

obsahuje požadavky nejvyšší úrovně na komunikační linky mezi subsystémy a moduly. Tyto požadavky slouží k vytvoření komunikačního prostředí a používají se k výpočtu parametrů komunikace.

## 7 Typy architektury ITS

V procesně orientovaném modelu se v zásadě dají vytvořit tyto typy architektury ITS:

1. **Rámcová architektura ITS**

přináší ucelený a flexibilní přístup k tvorbě architektury ITS. Používá se k vyjádření, co je třeba učinit pro

naplnění „vize“ ITS. Jde o soubor výroků o službách, které by měly být podle předpokladů podporovány v budoucnu, bez určení způsobu realizace.

## 2. Definovaná [architektura ITS](#)

se vytváří z rámcové [architektury ITS](#). Zahrnuje potřeby účastníků a [funkční rovinu](#), coby podmnožinu potřeb účastníků a [funkčních rovin](#) v rámcové [architektuře ITS](#). Vybrané potřeby účastníků jsou odvozeny z [očekávání](#) účastníků v oblasti služeb, které mají být zajištěny zavedením ITS, podporovaného definovanou [architekturou ITS](#).

## 3. Přeurčeně definovaná [architektura ITS](#)

se vyznačuje tím, že několik možností seskupení funkcí do subsystémů a modulů ve [fyzické rovině](#), což znamená, že jedna funkce může být ve více fyzických [prvcích](#), i když uživatel vždy vybere jen jeden z nich pro dané nasazení ITS.

Přeurčeně definovaná [architektura ITS](#) proto obsahuje také [fyzickou rovinu](#) a (případně) [komunikační rovinu](#) plus (případně) některé výstupy [architektury ITS](#), které z nich mohou být vytvořeny.

## 4. Specifická [architektura ITS](#)

je podobná definované [architektuře ITS](#), ale proces její tvorby je odlišný. Tvorba specifické [architektury ITS](#) začíná použitím souboru [očekávání](#) účastníků pro danou službu, region, zemi nebo projekt.

## 8 Tvorba [architektury ITS](#) s použitím „procesně orientovaného“ [modelu](#)

Základní proces tvorby [architektury ITS](#) je vždy stejný, ať již se vychází z rámcové [architektury ITS](#) nebo definované [architektury ITS](#). Rozdíl spočívá v tom, kdo provádí jednotlivé části tohoto procesu.

### 1. Tvorba rámcové [architektury ITS](#)

představuje víceméně klasický [sekvenční proces](#). [Očekávání](#) obvykle vyplnou z jednoho nebo více jednání se zástupci různých účastníků a vyjadřují jejich přání v oblasti služeb, které by ITS měl poskytovat v následujícím období. Tato [očekávání](#) je třeba transformovat do potřeb uživatelů, např. podle „Evropské rámcové [architektura ITS](#)“. [Funkční rovina](#) pak ukazuje funkcionalitu potřebnou k uspokojení potřeb účastníků. Architekt ITS musí zvolit a vytvořit toky dat, datové sklady i [terminátory](#) a [aktory](#) pro vytvoření konzistentní [funkční roviny](#).

### 2. Tvorba definované [architektury ITS](#)

je podobná jako u rámcové [architektury ITS](#), ale je v něm doplněna navíc [fyzická rovina](#) a [komunikační rovina](#). Po dokončení stejných procesů jako při tvorbě rámcové [architektury ITS](#) se vytvoří [fyzická rovina](#) přidělením každé funkce a datové sklady ve [funkční rovině](#) určitému subsystému (nebo místu) a případným rozdělením některých nebo všech subsystémů na moduly. Z funkčních toků dat mezi funkcemi obsaženými v subsystémech a modulech se vytvoří fyzické toky dat mezi subsystémy a moduly.

### 3. Přeurčeně definovaná [architektura ITS](#)

se používá pro zajištění flexibility definované [architektury ITS](#), protože bývá potřebné vytvořit více než jednu [fyzickou rovinu](#) nebo [fyzickou rovinu](#) s více částmi, aby funkce a datové sklady byly při přidělování subsystémům, resp. modulům seskupovány různými způsoby. Toto „přeurčení“ [fyzické roviny](#) přináší flexibilitu při výběru subsystémů (i modulů) a vede ke vzniku přeurčeně definované [architektury ITS](#). Jako příklad lze uvést Americkou národní [architekturu ITS](#).

### 4. Tvorba specifické [architektury ITS](#)

je stejná jako v případě definované [architektury ITS](#) až na to, že specifické [architektury ITS](#) nejsou určeny k používání pro tvorbu dalších dílčích [architektur ITS](#). Příkladem specifické [architektury ITS](#) může být [architektura ITS](#) pro informační systém veřejné dopravy nebo [architektura ITS](#), která má zajistit plnění [očekávání](#) města v oblasti ITS.

Tvorba [architektury ITS](#) může být podpořena různými nástroji (software), které celý proces usnadňují a standardizují. Například v americké architektuře je používán nástroj „turbo-architektura“, v „Evropské rámcové [architektuře ITS](#)“ může být využit nástroj „FRAME Selection Tool“ apod.

#### **Související termíny**

- [funkční hledisko](#)
- [uživatelská potřeba](#)
- [unifikovaný modelovací jazyk](#)
- [účastník](#)
- [potřeby zúčastněných stran](#)
- [očekávání](#)
- [komunikační hledisko](#)
- [fyzické hledisko](#)