

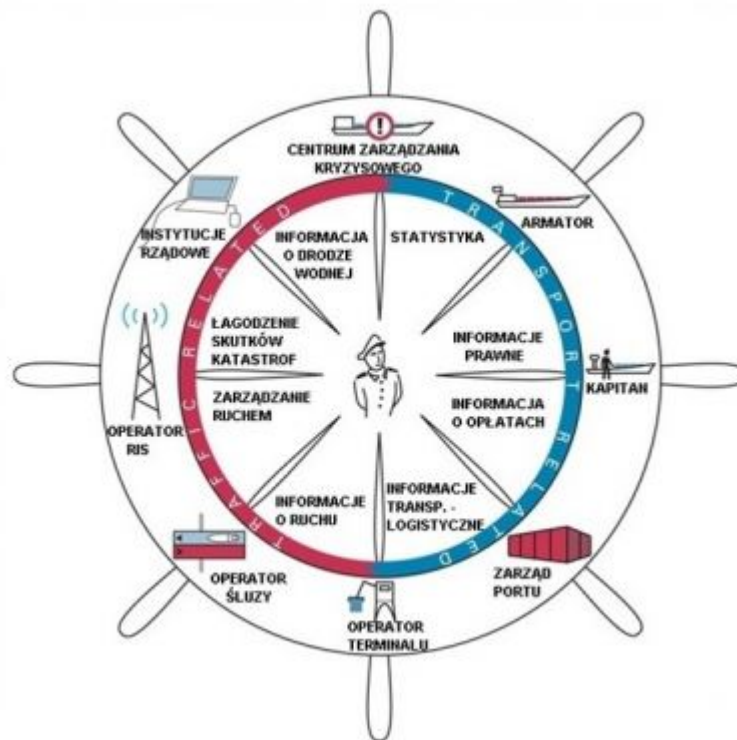
## "Wdrożenie systemu informacji rzecznej RIS w Polsce"

dr inż. Piotr Durajczyk

Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie

Głównym celem systemu RIS jest uczynienie z żeglugi śródlądowej przejrzystego, niezawodnego, elastycznego i łatwo dostępnego rodzaju transportu, który będzie w stanie konkurować z innymi rodzajami przewozów ładunku. Komisja Europejska wraz z Parlamentem Europejskim wyznaczyła cztery strategiczne korzyści, jakie ma wyznaczać RIS dla żeglugi śródlądowej:

- konkurencyjność żeglugi śródlądowej,
- optymalizację wykorzystania infrastruktury,
- poprawę bezpieczeństwa,
- poprawę ochrony środowiska naturalnego.



W Polsce obowiązkiem wdrożenia systemu RIS objęto część dróg wodnych dolnego odcinka rzeki Odry od miejscowości Ognica do Szczecina, sklasyfikowanych, jako drogi wodne klasy Vb. łączna długość tych dróg wodnych wynosi 97,6 km.

System RIS obszarowo obejmuje następujące odcinki dróg śródlądowych:

- jezioro Dąbie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi – 9,5 km,
- rzekę Odrę od miejscowości Ognica do Przekopu Klucz-Ustowo i dalej, jako rzekę Regalicę do ujścia do jeziora Dąbie - 44,6 km,
- rzekę Odrę Zachodnią, od jazu w miejscowości Widuchowa do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi wraz z bocznymi odgańieniami - 33,6 km,
- przekop Klucz-Ustowo, który łączy rzekę Odrę Wschodnią z rzeką Odrą Zachodnią - 2,7 km,
- rzekę Parnicę i przekop Parnicki od rzeki Odry Zachodniej do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi - 6,9 km.

RIS składa się z czterech podstawowych segmentów:

- segment sensorów – źródło informacji,
- segment transmisji danych,
- Centrum RIS – miejsce przetwarzania informacji,

- segment użytkowników RIS – adresat informacji.



System RIS zapewnia podstawowe serwisy usług:

- 1) udostępnianie elektronicznych map nawigacyjnych dla żeglugi śródlądowej (poprzez system Inland ENC- Inland Electronic Navigation Chart),

Elektroniczne mapy nawigacyjne dla żeglugi śródlądowej (IENC) są produktem standaryzowanym co do struktury, formatu i zawartości. Wydawaną przez upoważnione instytucje, z przeznaczeniem do wykorzystania w urządzeniach obrazowania elektronicznych map i informacji nawigacyjnych Inland ECDIS. Standaryzowane produkty mapowe spełniają wymagania specyfikacji technicznej dla ECDIS śródlądowego (Inland ECDIS, Electronic Chart Display and Information System), dzięki czemu są częścią systemu ECDIS na jednostce do prowadzenia nawigacji bez papierowej. Mapa IENC zawiera wszystkie niezbędne informacje dla prowadzenia bezpiecznej żeglugi. Dzięki dodatkowym treściom, jakie zawiera znacznie poprawia komfort prowadzenia nawigacji.

- 2) komunikaty dla kierowników statków (NtS- Notices to Skippers),

Usługa komunikatów dla kapitanów statków (NtS) jest jednym z kluczowych komponentów systemu usług informacji rzecznej RIS. Komunikat NtS jest znormalizowaną, zakodowaną i gotową do pobrania wiadomością, zawierającą, co najmniej informacje konieczne do bezpiecznej żeglugi.

Wyszczególnia się cztery rodzaje komunikatów dla kapitanów:

- Komunikat związany z sytuacją w ruchu i torem wodnym (FTM),
- Komunikat związany ze stanem wody (WRM),
- Komunikat pogodowy (WERM),
- Komunikat lodowy (ICEM).

- 3) system kontroli ruchu statków (VTT-Vessel Tracking and Tracing).

Patronaci medialni



EUROPEAN  
REGIONAL  
DEVELOPMENT  
FUND

EUROPEAN UNION

Technologia śledzenia i namierzania statków (VTT) jest jednym z kluczowych elementów systemu usług informacji rzecznej RIS. Odpowiada ona za nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi śródlądowej, monitorowanie ruchu wodnego i przekazywanie informacji właściwym instytucjom i służbom. System śledzenia i namierzania statków bazuje na takich technologiach jak:

- AIS,
- DGPS,
- Radary,
- CCTV.

System AIS składa się z dwóch stacji bazowych rozmieszczonych w północnej (Elewator Ewa) i południowej (Jaz Widuchowa) części obszaru działania Centrum RIS.

W celu stworzenia stabilnych warunków funkcjonowania i rozwoju polskiej żeglugi śródlądowej, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej prowadzi działania mające na celu przystąpienie Polski do Porozumienia AGN. Tym samym, polskie drogi wodne dołączą do grona szlaków żeglugowych uznanych za istotne dla integracji europejskiej sieci dróg wodnych (symbolicznie oznaczanych jak kategoria „E”). Porozumienie AGN będzie dotyczyło zarówno tych dróg, które już dzisiaj posiadają odpowiednie wymagania klasyfikacyjne, jak również szlaków, które takie wymagania spełniać będą dopiero w przyszłości. Aby polskie śródlądowe drogi wodne kategorii E spełniały wymagania szlaków żeglugowych o znaczeniu międzynarodowym, muszą zostać poddane odpowiednio budowie, rozbudowie lub modernizacji.

Głównym celem rozwoju śródlądowych dróg wodnych istotnych z punktu widzenia transportowego jest ich budowa lub zmodernizowanie do parametrów co najmniej IV klasy żeglowności oraz spełnienie Wymogów infrastruktury transportu wodnego śródlądowego dla sieci TEN-T. Cel ten jest podzielony na cztery priorytety obejmujące ogółem jedenaście zadań.

Patronaci medialni

