



Województwo lubelskie położone jest nie tylko na wschodnim skraju Polski, ale też jest regionem granicznym Unii Europejskiej. Lubelszczyzna bezpośrednio sąsiaduje z Ukrainą i Białorusią, a międzynarodowa wymiana tranzytowa odbywa się na sześciu funkcjonujących tam przejściach (towarowych, osobowych i towarowo-osobowych). Taki układ geopolityczny ma swoje odzwierciedlenie w problemach ruchu transportowego odbywającego się po liczącej około tysiąc kilometrów sieci dróg krajowych. Dochodzi tu do licznych zatorów i niebezpiecznych zdarzeń drogowych. Wdrożenie systemu usprawniającego ruch i poprawiającego jego bezpieczeństwo staje się więc koniecznością.

Strategia generalna

W 2007 roku Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zleciła opracowanie założeń systemu zarządzania ruchem na drogach krajowych. Na bazie tego dokumentu zostały podjęte już pewne działania. Na przykład w tym roku zaplanowane są: przygotowania regulacji prawnych dotyczących zarządzania ruchem w czasie rzeczywistym, implementacja dyrektywy ITS, budowa hurtowni danych o ruchu, rozwój Centrum Zarządzania Informacją Drogową oraz podległych mu Punktów Informacji Drogowej (Punkty Informacji Drogowej w przyszłości będą integralną częścią Krajowego oraz Regionalnych Centrów Zarządzania Ruchem). W tym roku planowane jest również utworzenie Centrum Sterowania Ruchem na autostradzie A2. Powstanie ono na węźle w Strykowie. Natomiast w przyszłym roku, według przyjętych założeń, ma powstać Krajowe Centrum Zarządzania Ruchem, a w latach 2013-2015 jego regionalne odpowiedniki. Równocześnie rozważana jest jednak koncepcja budowy najpierw regionalnych i metropolitalnych centrów zarządzania ruchem, które ostatecznie spięte zostałyby systemowo w jednostce krajowej. Argumentem za wyborem tego drugiego wariantu jest fakt dynamicznego

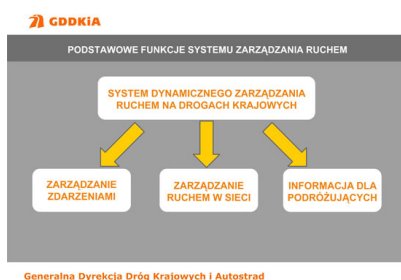
powstawania centrów zarządzania ruchem w dużych miastach Polski.

W strategii GDDKiA dotyczącej wdrożeń ITS między innymi istotne znaczenie przypisano systemom preselekcji wagowej. Rozwiązanie z tej dziedziny wprowadzono już na przykład na drodze nr 4. Na odcinku mierzącym 3 km zainstalowano dwie wagi, na obu końcach wyznaczonej trasy. Po środku wyznaczono miejsce kontroli pojazdów ciężarowych. W chwili kiedy system wykaże przekroczenie gabarytów pojazdów, informacja o tym jest automatycznie przesyłana do zarządcy drogi bądź Inspekcji Transportu Drogowego. Pojazd natychmiast jest kierowany do sprawdzenia.

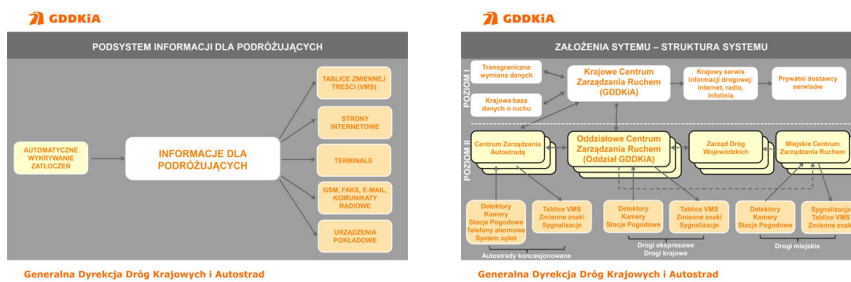
- Analizując aktualny stan prawny i struktury organizacyjne zachodzi konieczność zmiany definicji zarządzania ruchem. Należałoby wprowadzić pojęcie dynamicznego zarządzania ruchem w oparciu o: warunki płynności, natężenia ruchu, zmienne warunki atmosferyczne, sytuację dziejącą się na drodze. Jest to szczególnie ważne w obliczu zbliżających się mistrzostw EURO 2012, bo umożliwi to zarówno odpowiednio wcześniej zareagować na sytuacje nieprzewidziane, jak katastrofy i wypadki, jak też przekazywanie danych na przykład o zatłoczeniu dróg i skierowanie pojazdów na inne trasy – podkreśla Marek Żmijan, specjalista w Wydziale BRD i Zarządzania Ruchem, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie.

Podstawowym celem jest więc stworzenie zaawansowanego systemu zarządzania ruchem, który:

- umożliwi poprawę warunków ruchu (w tym redukcję zatłoczenia) w sytuacjach typowych i nietypowych, w tym przy prowadzeniu robót utrzymaniowych, remontowych oraz na przebudowywanych drogach; jednym z priorytetów jest poprawa efektywności transportu publicznego,
- zwiększy przepustowość dróg (sieci drogowej),
- przyczyni się do redukcji liczby i ciężkości zdarzeń i wypadków drogowych,
- przyspieszy reakcję na zdarzenia takie jak wypadki, awarie, katastrofy itp.,
- ułatwi kierowcom wybór trasy i sposobu jazdy,
- stworzy możliwość priorytetowego traktowania pojazdów transportu publicznego,
- ograniczy ujemny wpływ ruchu na środowisko,
- będzie kontrolował udział w ruchu pojazdów ciężkich o masach przekraczających normy.



Utworzono: środa, 16, luty 2011 08:33 Agnieszka Serbeńska



Jakie są podstawowe cele stworzenia zaawansowanego systemu zarządzania ruchem? Odpowiada w nagraniu Marek Żmijan, specjalista w Wydziale BRD i Zarządzania Ruchem, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie.

its-dla-lubelskich-krajowek

Wdrażanie ITS dla dróg Lubelszczyzny

W budowie systemu zarządzania ruchem na drogach krajowych województwa lubelskiego przyjęto trzy etapy. W pierwszym etapie zostanie stworzony system zarządzania ruchem wraz z oddziałowym (regionalnym) Centrum Zarządzania Ruchem dla drogi S17 na odcinku węzeł „Sielce” – obwodnica miejscowości Piaski. W drugim etapie nastąpi rozbudowa tego systemu o odcinek granica województwa – węzeł „Sielce” drogi S12. Trzeci etap to z kolei rozbudowa systemu na pozostałych odcinkach dróg S12 i S17.

Centrum Zarządzania Ruchem zostanie zlokalizowane w obrębie węzła Lubartów (skrzyżowanie drogi nr 19 z planowaną obwodnicą Lublina). Daje to dogodną możliwość w przyszłości wpięcia miejskiego systemu zarządzania ruchem, tworzonego dla Lublina.



Ze względu na specyfikę regionu i jego transgranicznego ruchu w koncepcji

ITS dla lubelskich „krajówek”

Utworzono: środa, 16, luty 2011 08:33 Agnieszka Serbeńska

lubelskiego system ITS ważne znaczenie ma montaż na dojazdach do miejsc obsługi podróżnych tablic zmiennej treści, informujących kierowców o czasie oczekiwania na danym przejściu granicznym. Układ dróg krajowych regionu daje bowiem możliwość wyboru trasy w kierunku przejścia na które warto się skierować biorąc pod uwagę czasową sprawność odprawy.

Działającymi już załączkami lubelskiego systemu są zamontowane 23 pętle indukcyjne umożliwiające śledzenie ruchu i pozyskanie danych o natężeniach ruchu, prędkości i strukturze ruchu. Ponadto w ramach budowy pierwszego etapu obwodnicy Puław i mostu przez Wisłę zostały zamontowane dwie tablice zmiennej treści z urządzeniami dokonującymi pomiaru ruchu i dostarczającymi informacji o natężeniach ruchu, prędkości i strukturze ruchu. Na ten odcinek drogi dostępny jest również podgląd z kamer.



Na sieci dróg krajowych województwa lubelskiego już funkcjonuje 41 kamer CCTV, które informują o zatłoczeniu na monitorowanym odcinku, umożliwiając szybkie wykrywanie wypadków i awarii. Dodatkowo na sieci zainstalowano 19 stacji meteo dostarczających informacji o panujących warunkach atmosferycznych (temperatura, temperatura punktu rosy, wilgotność, opady i ich intensywność, siła i kierunki wiatrów, stan nawierzchni, śliskość).

Oprac. AS

Materiał na podstawie referatu prezentowanego podczas seminarium „ITS - Inteligentne Systemy Transportowe dla dróg woj. lubelskiego”, zorganizowanego przez stowarzyszenie „ITS Polska” (Lublin, 13 stycznia 2011 r.).