



Trójmiejski TRISTAR to jeden z największych projektów ITS w Polsce. Koszt jego wdrożenia wyniesie ponad 184 mln zł (156 mln zł dofinansowania ze środków UE). Na początku grudnia 2011 roku rozstrzygnięto przetarg na wykonawcę systemu. Realizacja czeka na zakończenie postępowania odwoławczego oraz na wynik kontroli uprzedniej prezesa UZP. - Zgodnie z założeniami, w efekcie realizacji projektu nastąpi skrócenie czasu przejazdu wszystkich pojazdów o 5,5 proc. oraz skrócenie czasu podróży środkami transportu zbiorowego o 6,5 proc. - mówi w wywiadzie Wojciech Szczurek, prezydent Gdyni.

- Tristar to jeden z największych projektów ITS i chyba też jednym z najstarszych?

- Autorami projektu są naukowcy z Katedry Inżynierii Drogowej Politechniki Gdańskiej. Pierwsze prace nad przedsięwzięciem rozpoczęły się w 2002 roku. Powstała wtedy ogólna koncepcja zintegrowanego systemu zarządzania ruchem dla Gdyni oraz dla obwodnicy Trójmiasta, w kolejnych latach opracowano koncepcje ogólne dla Sopotu oraz Gdańska, a w 2007 koncepcję szczegółową.

- Jakie będą efekty działania systemu - czas podróży, bezpieczeństwo, ratownictwo, ekologia, inne?

- Po ulicach Trójmiasta będziemy jeździć łatwiej i bezpieczniej. System umożliwi, poprzez ogólnodostępny internetowy serwis informacyjny, zapoznanie się z aktualną sytuacją na drogach. Informacje dotyczące rzeczywistego czasu odjazdu pojazdów komunikacji publicznej będą przekazywane, oprócz portalu internetowego, również za pośrednictwem tablic znajdujących się na przystankach. Na portalu internetowym oraz w terminalach pasażerskich zlokalizowanych w głównych

węzłach transportowych Trójmiasta każdy będzie mógł zaplanować swoją podróż. Wraz z wprowadzeniem systemu TRISTAR transport zbiorowy uzyska priorytet w sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach, co z pewnością poprawi jego punktualność. Za pośrednictwem tablic o zmiennej treści, w zależności od sytuacji, kierowcy będą informowani np. o wypadkach drogowych i zalecanych objazdach oraz czasie przejazdu pomiędzy wybranymi miejscami w Trójmieście.

Dla kierowców szczególnie ważną informacją będą komunikaty o liczbie i lokalizacji wolnych miejsc parkingowych, które pozwolą na szybkie i skuteczne zaparkowanie pojazdu nawet w centrum miasta. Znaki zmiennej treści będą ostrzegały kierowców o warunkach pogodowych oraz ograniczały dopuszczalną prędkość w przypadku złych warunków atmosferycznych, co poprawi bezpieczeństwo ruchu.

System sterowania ruchem drogowym usprawni poruszanie się pojazdów dzięki dostosowaniu parametrów sygnalizacji do bieżącego natężenia ruchu, co w efekcie zmniejszy kolejki pojazdów. Usprawnienie systemu komunikacji w naszej aglomeracji pozwoli na upłynnienie ruchu i skrócenie czasu podróży, a co za tym idzie ograniczy emisję spalin. Zgodnie z założeniami, w efekcie realizacji projektu nastąpi skrócenie czasu przejazdu wszystkich pojazdów o 5,5 proc. oraz skrócenie czasu podróży środkami transportu zbiorowego o 6,5 proc.

- Czy są prowadzone badania ruchu na podstawie których w przyszłości będzie można ocenić efektywność działania systemu?

- Eksperti Politechniki Gdańskiej, którzy opracowali koncepcję systemu, opierali się na takich właśnie badaniach i analizach ruchu. Bez rzetelnej analizy i obiecujących prognoz nie zabieralibyśmy się do tak potężnego projektu i bez niej, jako swobodnego biznesplanu – nie mielibyśmy szans na unijną dotację. Do określenia społeczno-ekonomicznych wskaźników przedsięwzięcia wykorzystane zostały pomiary i analizy przeprowadzone w 2007 i 2008 roku wraz z m.in. prognozami rozwoju ruchu (w tym motoryzacji i struktury przewozów), liczebności i struktury ludności oraz wskaźników makroekonomicznych w ciągu najbliższych 25 lat.

Stosowne badania rezultatów będą także przeprowadzone po zakończeniu wszystkich działań.

- Jakie są koszty utrzymania systemu i czy zwrócą się na przykład dzięki dłuższej eksploatacji dróg lub tańszej komunikacji publicznej, a może dzięki oszczędności czasu?

- Jak wspomniałem wskaźniki społeczno-ekonomiczne wykazują, iż przedsięwzięcie jest bardzo efektywne. System przyniesie korzyści użytkownikom dzięki zmniejszeniu liczby wypadków, emisji spalin, kosztów eksploatacji pojazdów oraz skróceniu czasu podróży kierowców i pasażerów.

- Czy jest przewidziana integracja z systemem wojewódzkim, krajowym lub międzynarodowym?

- Przewidujemy współpracę z systemem, który w przyszłości tworzony będzie przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad, w szczególności w zakresie obsługi ruchu na Obwodowej Trójmiasta, Południowej Obwodnicy Gdańska czy Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej. Wstępne koncepcje systemów były wspólne, tworzony System TRISTAR będzie zatem skoordynowany z częścią systemu GDDKiA obejmującą aglomerację Trójmiasta.

- Kto będzie właścicielem i dysponentem danych w systemie?

- Właścicielem danych pomiarowych zgromadzonych w systemie będzie odpowiednia gmina, z obszaru której określone dane zostały pobrane, natomiast dysponentem wszystkich danych w obrębie systemu będzie każda z gmin będących partnerem w projekcie. Tworzymy zintegrowany system, który będzie posiadał wspólną bazę danych. Zgromadzone w niej wyniki pomiarów użytkowników będą na równych zasadach Gdynia, Gdańsk i Sopot.

- Czy w związku z tym ma Pan jakieś rady dla innych miast, na co zwrócić uwagę, czego się wystrzegać przy tworzeniu projektów, tak by były jak najlepsze?

- Punktem wyjścia dla przygotowania dobrego projektu z zakresu inteligentnych systemów transportowych powinno być przeprowadzenie badań układu transportowego, które pozwalają na wyciągnięcie wniosków dotyczących usprawnienia zarządzania ruchem drogowym na danym obszarze. Dopiero powstała w ten sposób diagnoza powinna być podstawą do stworzenia koncepcji, która będzie podstawą do dalszego projektowania i dopracowywania szczegółów konkretnych rozwiązań. Pogłębiona analiza, wykonana przed przystąpieniem do projektowania konkretnych rozwiązań, gwarantuje iż funkcjonalność powstałego systemu będzie odpowiadała rzeczywistemu zapotrzebowaniu użytkowników.

Rozmawiał Artur Kostrzewa - [ITS Przegląd](#)