

Zarządzanie zarządzaniem systemami (ruchu)

MATEUSZ BABAK

Parę miast regionu zbudowało ostatnio lub przygotowuje się do budowy albo rozszerzania systemów zarządzania ruchem, czasem też bezpieczeństwem. Niektóre rozwiązania łączą te funkcje albo w pewnym stopniu je uzupełniają. Dotąd nie jest jasne, czy – i ewentualnie jak – koordynować tworzenie i działanie takich systemów w skali regionu. I czy w ogóle jest taka potrzeba?

To pytania aktualne chociażby wobec coraz większej powszechności rozwiązań mobilnych. Nawigacje w samochodach czy telefonach prowadzą kierowców, pokazując aktualne natężenie ruchu, czyli pomagając omijać korki. Kierowcy mogą dzięki temu szukać optymalnych tras skuteczniej niż zrobi to rozwiązanie wykorzystujące na przykład tablice zmiennej treści.

Wdrażane w ostatnich latach systemy zarządzania ruchem mają różne funkcje. Jeden z pierwszych w regionie, stworzony w latach 2011-2013 w Gliwicach, pozwolił między innymi na reagowanie na aktualne warunki ruchu drogowego (choć gliwiczanom zdarza się narzekać, że utrudnia on poruszanie się po mieście pieszo i niekoniecznie sprawdza się w korkach). Umożliwił też na przykład nadanie priorytetu na skrzyżowaniach ze światłami autobusom linii A4, która zastąpiła tam zlikwidowane tramwaje.

Planowana rozbudowa gliwickiego systemu zakłada między innymi nadanie priorytetu znacznie większej liczbie autobusów komunikacji publicznej. Rozbudowane zostaną też funkcje informacyjne (oparte o tablice zmiennej treści i serwis internetowy). Nowością w zakresie monitoringu ulic będzie automatyzacja rozpoznawania zdarzeń. To już rozwiązanie z zakresu bezpieczeństwa, na którym opiera się nowy system monitoringu i analizy danych w Katowic

ach (podłączono do niego między innymi dotychczasowy miejski monitoring).

Od podstaw podobny do gliwickiego system planują też wdrożyć Tychy. Obok funkcji związanych z zarządzaniem ruchem na skrzyżowaniach (także pojazdów komunikacji miejskiej), ma on między innymi obejmować pomiar warunków ruchu, a także dynamiczne tablice przystankowe (we współpracy z KZK GOP) i parkingowe.

”

Unijne dofinansowanie jest pewne na razie dla „podstawowego projektu Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem”, który w województwie śląskim obejmie autostrady A1 i A4 oraz drogi S1 i DK1.

Systemy gliwicki i tyski dotyczą pojedynczych miast. Mają pomagać w organizacji ruchu, w tym komunikacji publicznej. W konurbacji katowickiej znaczna część przejazdów odbywa się jednak przez wiele miejscowości. Budowa ewentualnych systemów na takich połączeniach zależy głównie od ich zarządców. W przypadku dróg krajowych i wojewódzkich są to Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oraz Zarząd Dróg Wojewódzkich w Kato-

wicach, a na terenie miast na prawach powiatu – właśnie te miasta. Na drogach ekspresowych i autostradach jest to rola GDDKiA.

Właśnie GDDKiA zamierza wkroczyć w regionie na poziom ponadmiejski z budową Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem. W lipcu br. państwa członkowskie UE zatwierdziły dofinansowanie 123 mln euro z unijnego funduszu „Łącząc Europę” dla pierwszego etapu tego przedsięwzięcia. Według GDDKiA ma ono umożliwić wdrożenie usług inteligentnych systemów transportowych (ITS) na sieci dróg TEN-T (transeuropejska sieć transportowa), o łącznej długości 1100 km.

Unijne dofinansowanie jest pewne na razie dla „podstawowego projektu Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem”, który w województwie śląskim obejmie autostrady A1 i A4 oraz drogi S1 i DK1. W drugim etapie system miałby być wdrożony na ok. 2 tys. km dróg poza siecią TEN-T – głównie na drogach krajowych aglomeracji warszawskiej i konurbacji katowickiej. Zakładany tu koszt to ok. 800 mln zł, dotąd jednak nie ma potwierdzonych źródeł finansowania.

W województwie śląskim GDDKiA zakłada objęcie drugim etapem KSZR odcinków dróg: DK1: Siewierz – Podwarpie, DK11: Tarnowskie Góry – Bytom, DK40: Łany – Pyskowice, DK44: Gliwice – Kraków, S52: Bielsko-Biała – Cieszyn, DK78: Siewierz – Gliwice, DK79: Bytom – Kraków, DK81: Katowice – Mikołów, DK86 i S86: Podwarpie – Tychy, DK88: Kleszczów – Bytom, DK94: Pyskowice – Kraków, a także planowanego odcinka S1: Mysłówice – Bielsko-Biała.

Oznacza to, że jeśli drugi etap KSZR powstanie, koordynację zagadnienia w konurbacji weźmie na siebie instytucja centralna. Do rozwiązania pozostanie ewentualnie problem integracji szczytkowych na razie rozwiązań na zarządzanej przez miasta Drogowej Trasie Średnicowej. Ale do tego czasu może powstanie już metropolia... ■

Mateusz Babak | Dziennikarz
Polskiej Agencji Prasowej

