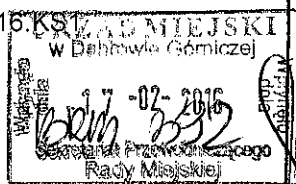


PREZYDENT MIASTA
Dąbrowy Górniczej
woj. śląskie

WKD.0003.16.2016



Dąbrowa Górnicza dn. 17 LUT. 2016

Pan
Szymon Widera
Radny Rady Miejskiej

R. Pół Radoży
Szymon Widera
2016.02.18

Dotyczy: Interpelacji nr: BRM.0003.795.2016 z dnia 28.01.2016r.

W odpowiedzi na ww. interpelację z dnia 28.01.2016r., zgłoszonej na sesji Rady Miejskiej w dniu 27.01.2016r. informuję, że na odcinku od granicy z miastem Będzin do rejonu skrzyżowania ul. Piłsudskiego z ul. Kasprzaka w Dąbrowie Górniczej zlokalizowanych jest łącznie 5 skrzyżowań ulic, na których ruch jest kierowany systemami sygnalizacji świetlnych, pracujących w sposób zmiennoczasowy – akomodacyjny.

Sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniu ulicy Augustynika i ulicy Królowej Jadwigi przede wszystkim umożliwia wyjazd pojazdów z drogi podporządkowanej, charakteryzującej się dużym natężeniem ruchu kołowego – ulica Augustynika stanowi zakończenie alternatywnego do ulicy Piłsudskiego ciągu komunikacyjnego (Aleja Zagłębia Dąbrowskiego, Kraszewskiego, Augustynika). Jednocześnie ww. skrzyżowanie zlokalizowane jest pomiędzy skrzyżowaniami dróg o ruchu okrężnym, co pozwala skutecznie zoptymalizować potoki ruchu kołowego i udroźnić skrzyżowania ulic Sobieskiego, Królowej Jadwigi, Kościuszki oraz Piłsudskiego, Aleja Róż, Królowej Jadwigi na pozostałych relacjach.

Praca kolejnych sygnalizacji świetlnych, zlokalizowanych na skrzyżowaniu ulicy Piłsudskiego z ulicą Wojska Polskiego oraz skrzyżowaniu ulicy Piłsudskiego z ulicami Majakowskiego i Poniatowskiego, opiera się na wzajemnej komunikacji. Sterowniki obu sygnalizacji świetlnych współpracują w czasie rzeczywistym, przy czym sygnalizacja na skrzyżowaniu z ul. Majakowskiego jest sygnalizacją nadzorczą, sterującą pracą sygnalizacji podrzędnej, zlokalizowanej na skrzyżowaniu z ul. Wojska Polskiego. Rozwiązanie to pozwala na sprawne kierowanie ruchem dla wielu kierunków ruchu w dzielnicy Reden w Dąbrowie Górniczej.

Wszystkie sygnalizacje świetlne zabudowane na głównym ciągu komunikacyjnym (Królowej Jadwigi, Piłsudskiego) kierują ruchem w oparciu o szereg informacji przekazywanych do sterownika z systemów detekcji zabudowanych na poszczególnych relacjach (pętle indukcyjne, systemy wideodetekcji). Dla każdego ze skrzyżowań ustalona jest pewna sekwencja faz dla których czasy trwania są zmienne i zależne od chwilowych charakterystyk ruchu.

Powyższe rozwiązania pozwalają na bieżące dostosowywanie się sygnalizacji świetlnych nie tylko do natężenia ruchu występującego na głównym ciągu komunikacyjnym, ale także na drogach podporządkowanych, na których w zależności od pory dnia występuje duże natężenie ruchu kołowego. Ponadto niektóre z sygnalizacji pracują w sposób acykliczny, charakteryzujący się zmienną, zależną od potrzeb ruchu sekwencją faz. Kolejność, w jakiej przydzielane jest zielone światło dla poszczególnych relacji jest w pełni zależna od natężenia ruchu. Fazy i czasy ich trwania są tworzone na bieżąco w zależności od potrzeb, np. dla zapewnienia priorytetu przejazdu komunikacji tramwajowej.

Powyższe rozwiązania umożliwiają zoptymalizowanie pracy sygnalizacji świetlnych oraz ich dostosowanie do występujących natężeń, zarówno na kierunku głównym jak i kierunkach podporządkowanych. Praca sygnalizacji świetlnych uzależniona jest przede wszystkim od występującego natężenia ruchu kołowego. Niemniej jednak, każdy z obecnie dostępnych systemów sterowania sygnalizacją świetlną, także system

koordynacji wielu sygnalizacji świetlnych (tzw. zielona fala) może być skuteczny i efektywny wyłącznie przy ograniczonym natężeniu ruchu kołowego.

Uzyskanie odpowiedniej koordynacji sygnalizacji świetlnych na wybranym ciągu skrzyżowań, wymaga wymuszenia przez sterowniki sygnalizacji świetlnych i nadzorujący je system centralny pewnego przesunięcia otwarcia poszczególnych wlotów na sąsiednich skrzyżowaniach oraz powoduje ograniczenie przepustowości wszystkich wlotów podporządkowanych w całym ciągu komunikacyjnym. Wstrzymanie ruchu poprzecznego dotyczy również pieszych i rowerzystów oczekujących dłużej na przejście i przejazd. Na podstawie doświadczeń Zarządców dróg, którzy częściowo wprowadzili na swoim terenie koordynację sygnalizacji świetlnych, należy stwierdzić, że również zastosowanie tego typu rozwiązań nie jest w stanie zapewnić drożności ciągu komunikacyjnego przy nadmiernym natężeniu pojazdów. W godzinach szczytu system nie jest w stanie zapewnić wystarczających wartości światła zielonego zarówno dla kierunku koordynowanego jak i kierunków podporządkowanych.

Ponadto uruchomienie systemu koordynacji wielu sygnalizacji świetlnych w jednym ciągu komunikacyjnym na terenie miasta wymaga przede wszystkim:

1. Budowy centralnego systemu koordynującego pracę wielu sygnalizacji świetlnych.
2. Budowy stabilnego połączenia światłowodowego, umożliwiającego komunikację pomiędzy poszczególnymi sterownikami sygnalizacji świetlnych a sterownikiem systemu nadzorującego pracę całego układu. Stabilne łącze światłowodowe jest niezbędne dla prawidłowego funkcjonowania tak złożonego i precyzyjnego systemu.
3. Ujednolicenia obecnie funkcjonujących sterowników oraz urządzeń towarzyszących dla sygnalizacji świetlnych zlokalizowanych na odcinku koordynowanym.

Reasumując informuję, że uruchomienie tzw. „zielonej fali” nie może zostać zrealizowane na zasadzie eksperymentu, a wiąże się z kosztowną rozbudową obecnie funkcjonującego systemu sygnalizacji świetlnych oraz realizacją zadania mającego na celu wdrożenie na terenie miasta inteligentnych systemów transportowych ITS. W ramach przygotowywanej przez Gminę koncepcji pn „Promowanie Zielonej Mobilności” analizowana będzie symulacja ruchu pieszego i kołowego oraz możliwość modernizacji infrastruktury drogowej na głównym ciągu komunikacyjnym w Dąbrowie Górniczej.

Z-CA PREZYDENTA MIASTA
Paweł Gocyla

Do wiadomości:

BRM

WA – Referat Organizacyjny