



Gdański
Zarząd Dróg
i Zieleni

SYGNALIZACJA ŚWIETLNA JAKO ELEMENT USPOKOJENIA RUCHU

na przykładzie Gdańska

*mgr inż. Tomasz Wawrzonek
Gdański Zarząd Dróg i Zieleni*



Gdański
Zarząd Dróg
i Zieleni

SYGNALIZACJE Z PRIORYTETEM DLA RUCHU PIESZEGO

ul. Subisława

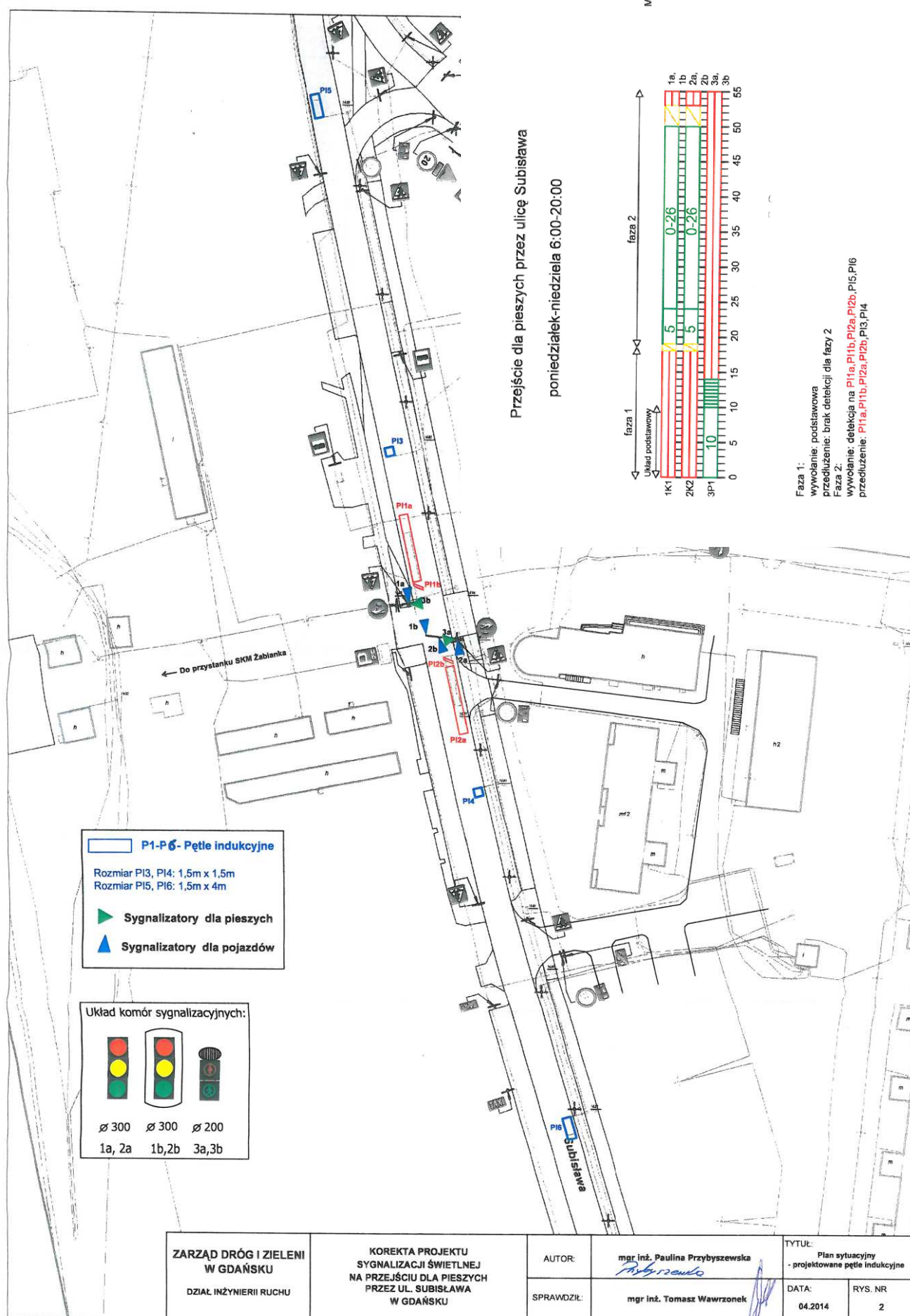




Gdański
Zarząd Dróg
i Zieleni

SYGNALIZACJE Z PRIORYTETEM DLA RUCHU PIESZEGO







ZALETY:

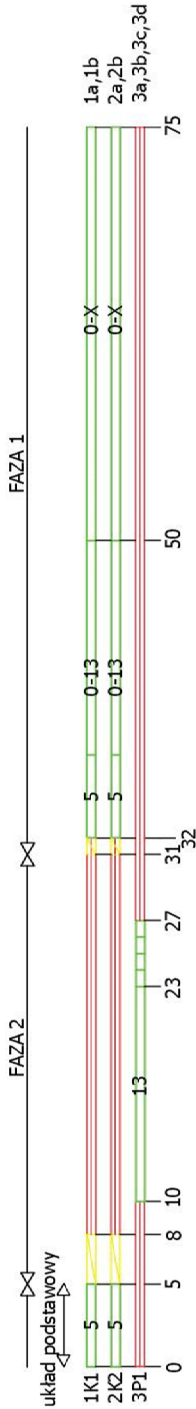
- Duża skuteczność uspokojenia ruchu;
- Minimalne straty czasu pieszych;
- Ograniczenie zatrzymań i strat czasu kierowców;
- Brak dyskomfortu u kierowców i pasażerów autobusów;
- Duży stopień akceptacji społecznej;
- Zgodność ze strategią transportową Gdańska.

WADY:

- KOSZT!!!



PROGRAM
Trakt Św. Wojciecha - przejście dla pieszych przy posesji nr 99
pn - nd 0.00-24.00



- układ podstawowy - przy braku wywołania od pieszych nadawany jest ciągły sygnał zielony dla pojazdów,
- załączenie fazy 1 - stałe,
- przedłużenie fazy 1 - detekcja na PV3, PV4, PV7, PV8,
- załączenie fazy 2 - detekcja piesza DP1, DP2, DP3, DP4;

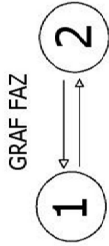
Maksymalne wydłużenie przedziału akomodowanego zleżne od natężeń progowych na wlocie:

- <1200 p/h x=0,
- >=1200 p/h x=10,
- >1600 p/h x=25,

Jeżeli w 4 poprzednich cyklach na pętach była 100% zajętość to przedział akomodowany przyjmuje maksymalne wydłużenie na okres 5 cykli.

układ kolizji i czasów międzyzielonych

1K1	x	5	5
2K2	-	x	5
3P1	5	5	x



ZARZĄD DRÓG I ZIELENI W GDAŃSKU DZIAŁ INŻYNIERII RUCHU	Projekt korekty sygnalizacji świetlnej na ul. Trakt Św. Wojciecha - przejście dla pieszych na wysokości posesji nr 99	AUTOR: mgr inż. Tomasz Wawrzoniak	TYTUŁ:	
			inż. Adam Szczepaniak	PLAN SYTUACYJNY
			SKALA: 1 : 500	DATA: 03.2013
			RYS. NR 2	



Gdański
Zarząd Dróg
i Zieleni

SYGNALIZACJE Z KONTROLĄ PRĘDKOŚCI

ul. Elbląska

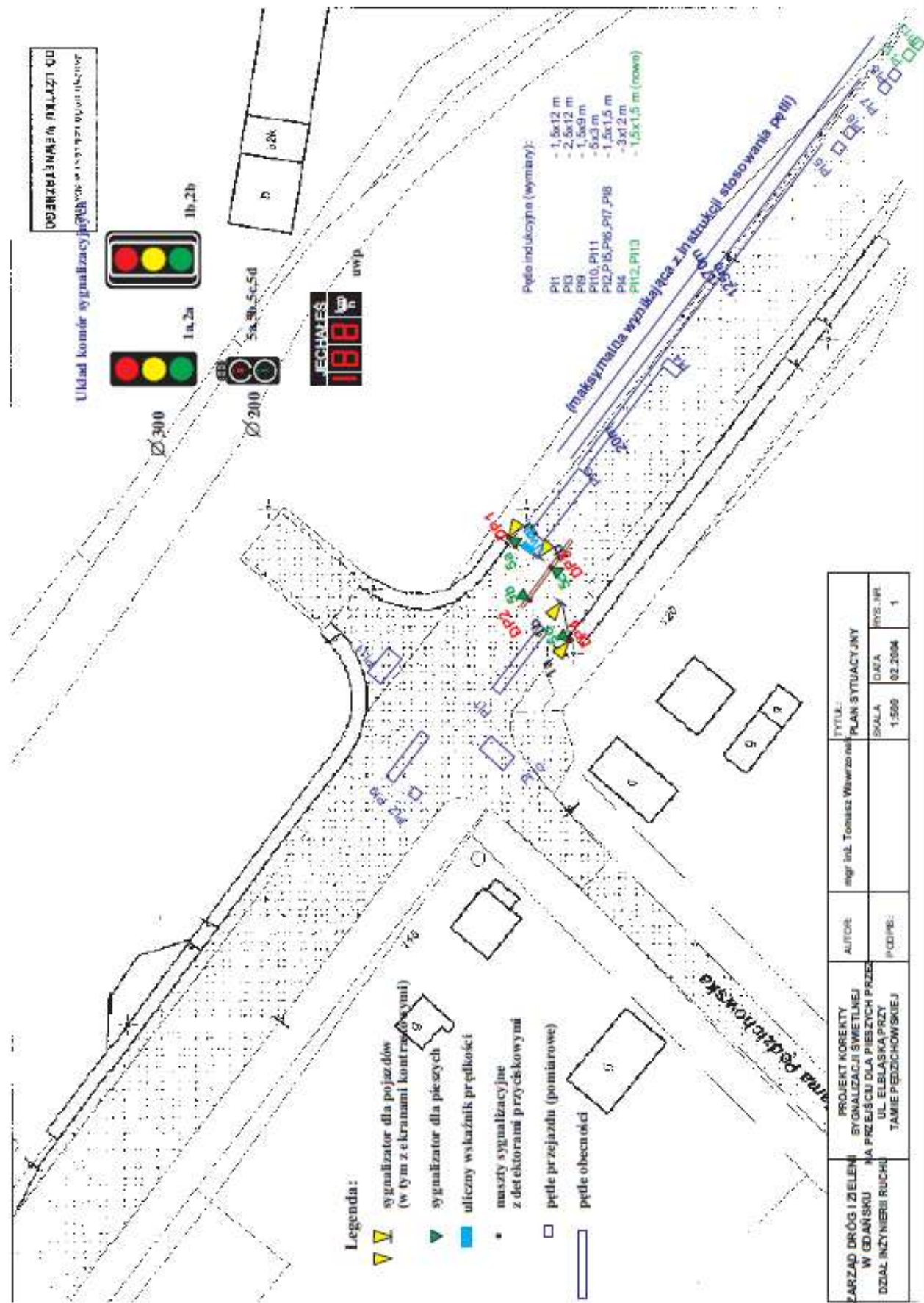




Gdański
Zarząd Dróg
i Zieleni

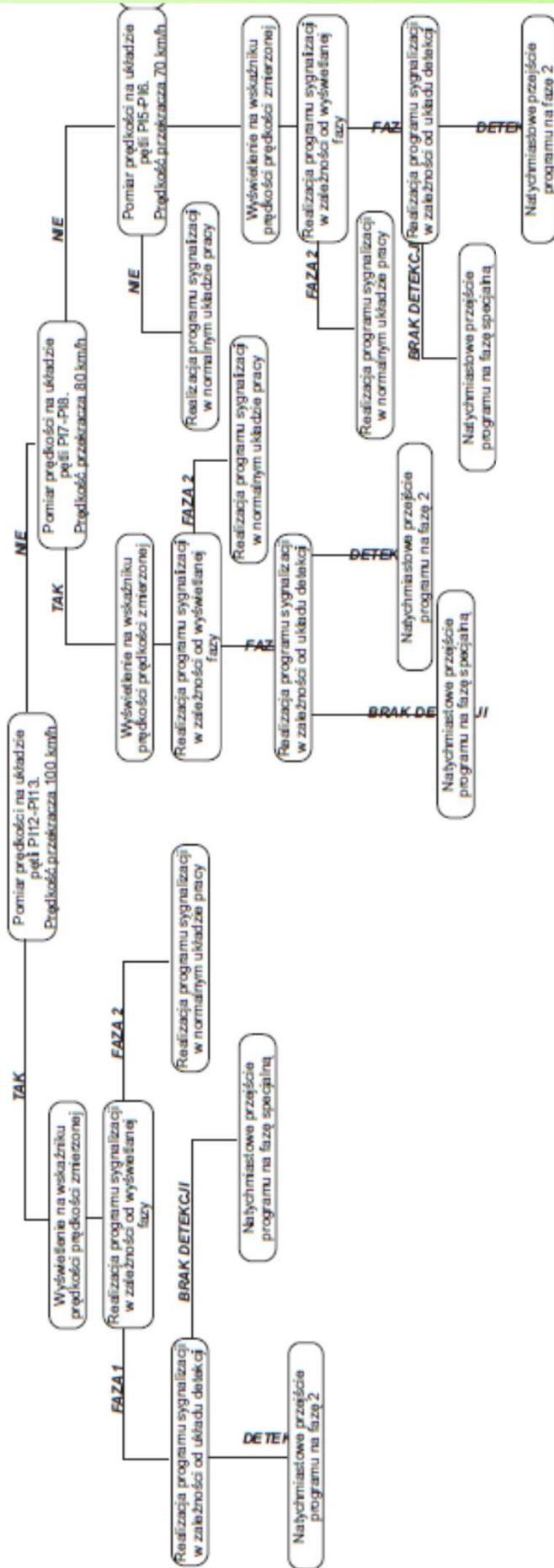
SYGNALIZACJE Z KONTROLĄ PRĘDKOŚCI



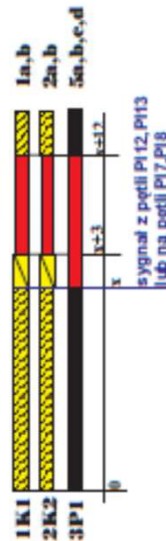
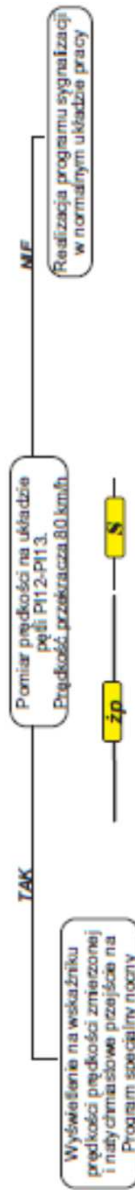




SYSTEM KONTROLI PRĘDKOŚCI przy pracy sygnalizacji "w kolorze"



SYSTEM KONTROLI PRĘDKOŚCI przy pracy sygnalizacji "żółte pulsujące"





DLACZEGO ZREZYGNOWANO:

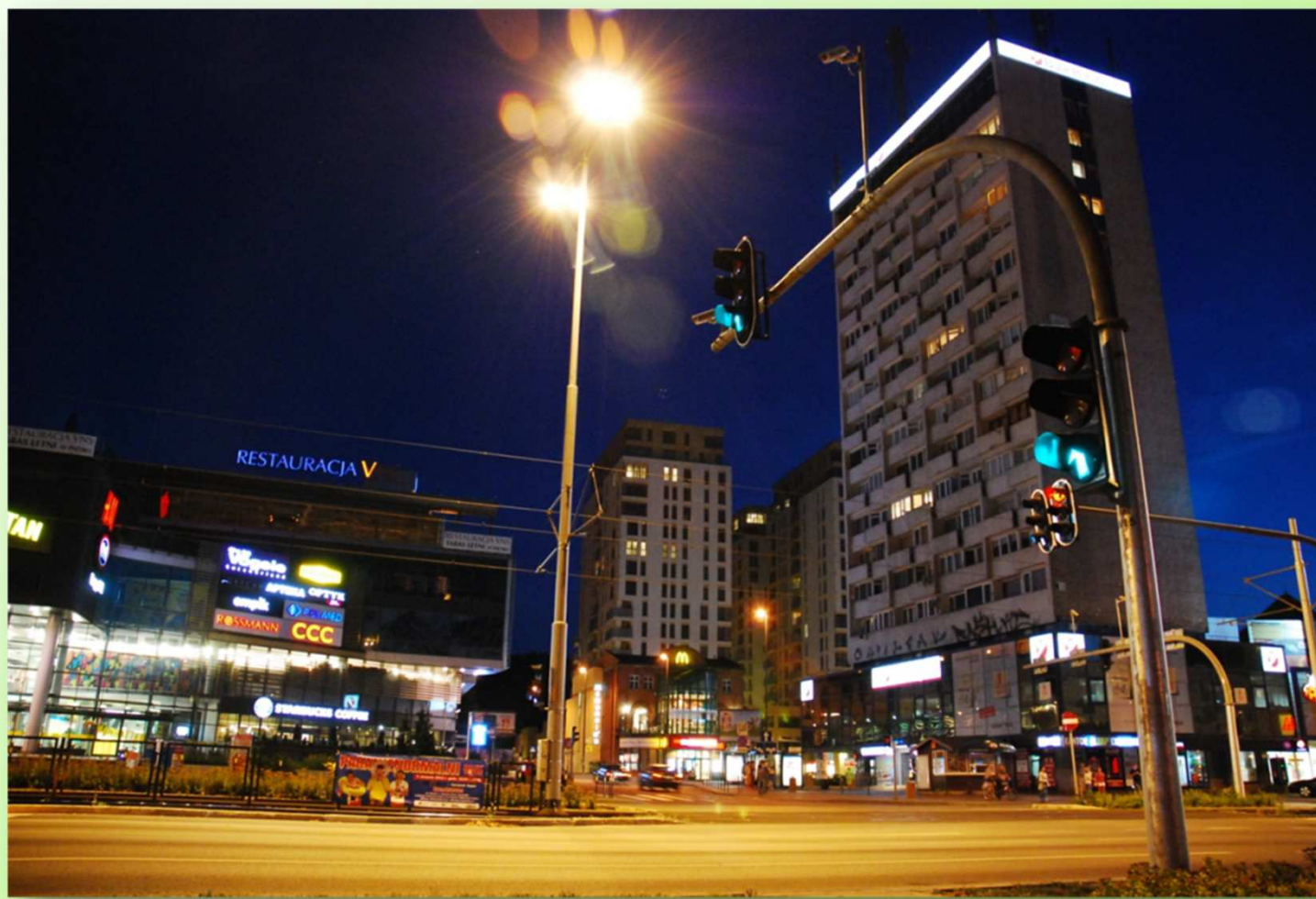
- Niewspółmierna do zakładanych efektywność rozwiązania;
- Ograniczona skuteczność dla jadących najszybciej;
- „Dostosowanie” się kierowców ignorujących przepisy.
- Duża zawodność techniczna;



Gdański
Zarząd Dróg
i Zieleni

ITS TRISTAR

Główny Ciąg





DZIAŁANIA W KIERUNKU BRD:

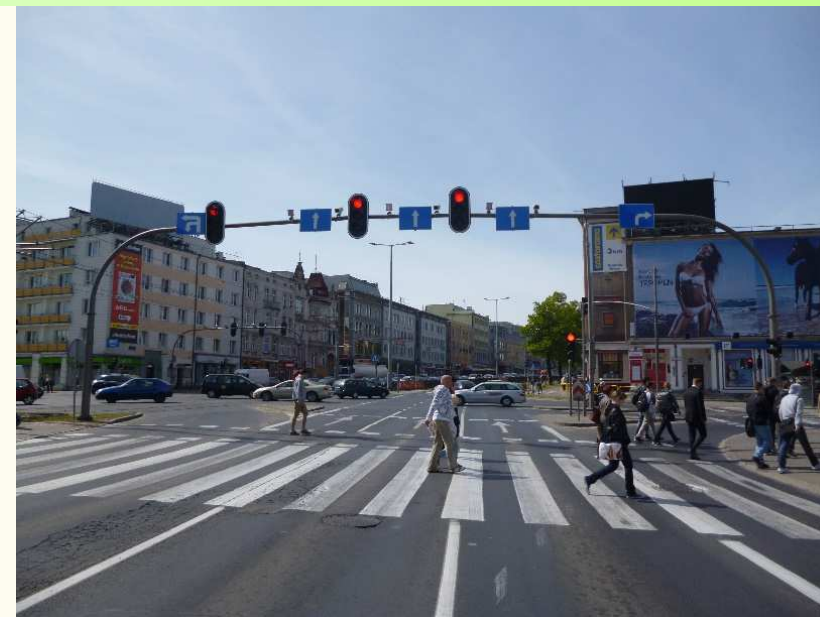
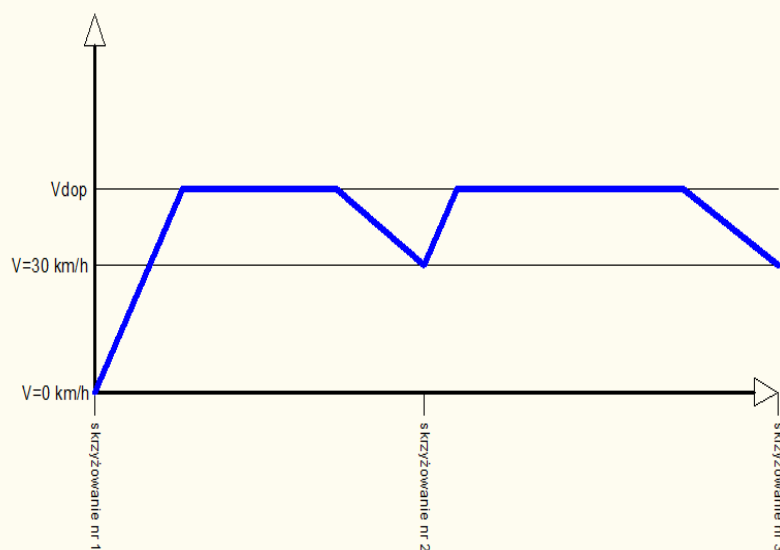
- **Optymalizacja poziomu swobody ruchu;**
- **Sygnalizacja 7 dni/24 godziny;**
- **Dezaktywacja detektorów przyciskowych;**
- **Parametry koordynacji.**



Gdański
Zarząd Dróg
i Zieleni

ITS - TRISTAR

Rok	Wypadki	Ranni	Zabici
2011	75	96	2
2012	75	103	2
2013	85	109	5
2014	60	72	1
2015	53	64	1

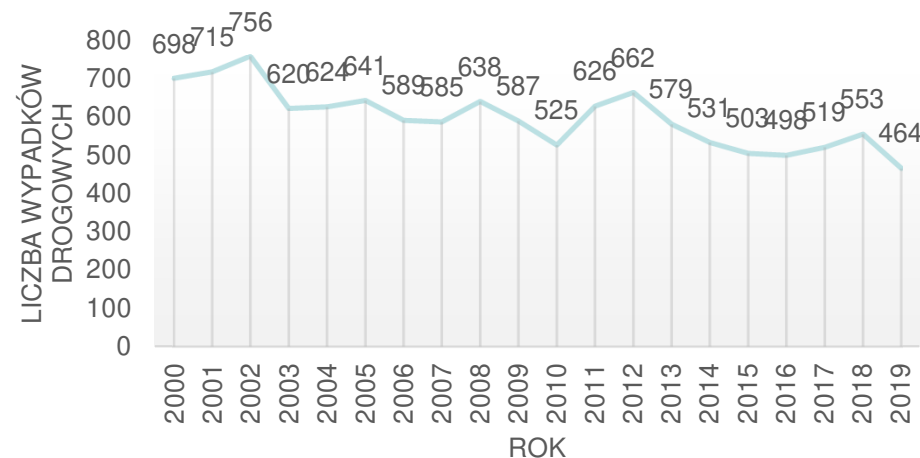




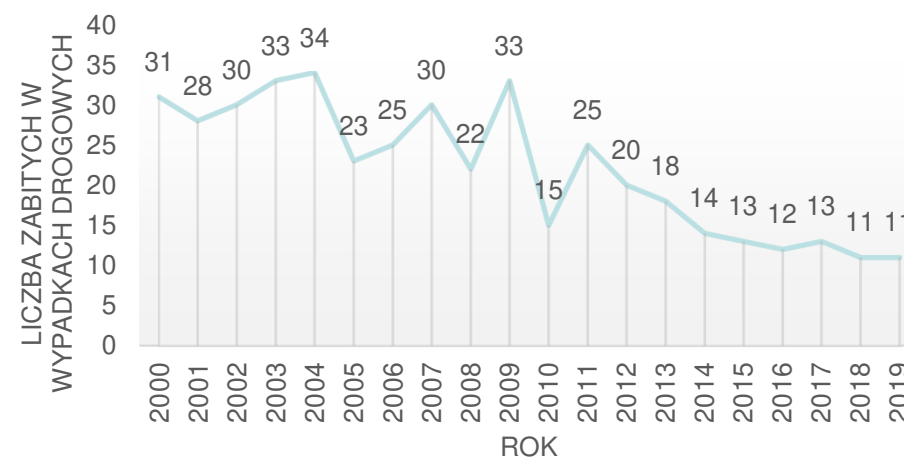
W latach 2013-2019

od 27-35% WYPADKÓW
od 27-38% RANNYCH
24% ZABITYCH

WYPADKI



ZABICI



ROK 2018-2019 – najmniej zabitych na gdańskich drogach



Gdański
Zarząd Dróg
i Zieleni

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

Tomasz Wawrzonek
Gdański Zarząd Dróg i Zieleni

www.gzdiz.gda.pl
tomasz.wawrzonek2@gdansk.gda.pl