



VII KONFERENCJA NAUKOWO-TECHNICZNA SYSTEMY TRANSPORTOWE TEORIA I PRAKTYKA

PATRONAT HONOROWY

**MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO
BOGUSŁAW ŚMIGIELSKI**

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

20 września 2010

Temat przewodni konferencji:

KULTURA MOBILNOŚCI

rozważana w następujących obszarach:

- modelowanie systemów transportowych
- transport w miastach i regionach
- logistyka i rozwój systemów transportowych
- systemy transportowe w Unii Europejskiej

Organizatorzy konferencji zapraszają do nadsyłania referatów przedstawiających zarówno osiągnięcia badawcze, jak i wdrożeniowe w zakresie tematyki konferencji. Streszczenia wszystkich referatów zostaną opublikowane w materiałach konferencyjnych.

Referaty, które uzyskają pozytywną recenzję, zostaną wydane w cyklicznej monografii „Współczesne systemy transportowe. Wybrane problemy teorii i praktyki” lub w Zeszytach Naukowych serii Transport.

Opłata konferencyjna (400 PLN) obejmuje:

- uczestnictwo w jednodniowym programie naukowym,
- materiały konferencyjne,
- recenzowane wydawnictwo Politechniki Śląskiej (przesłane w późniejszym terminie),
- kawę, lunch w przerwie konferencji.



Miejsce konferencji:

Wydział Transportu Politechniki Śląskiej
Katedra Inżynierii Ruchu
40-019 Katowice, ul. Krasińskiego 8

Kontakt:

[http:// www.SystemyTransportowe.pl](http://www.SystemyTransportowe.pl)

e-mail: st@polsl.pl

Tel.: +48 32 603 4 121

+48 32 603 4 115

+48 32 603 4 329

PATRONAT MEDIALNY

TRANSPORT
MIEJSKI
I REGIONALNY

Polskie
drogi POLSKA
Gazeta
Transportowa
TYGODNIK LOGISTYKI

Magazyn
AUTOSTRADY
Redakcja: drogi@autostrady.pl

TSL biznes
MIESIĘCZNIK INFORMACYJNY BRANŻY TRANSPORT-SPEŁYCJA-LOGISTYKA

etransport.pl

Zapraszamy do udziału w dyskusji!

- wdrażanie nowych rozwiązań rond jest możliwe w ramach eksperymentów, które muszą jednak bezwarunkowo spełniać podstawowe kryteria bezpieczeństwa ruchu oraz adekwatności do możliwości użytkowania przez przeciętnych uczestników ruchu drogowego;
- istotną rolę w popularyzowaniu i poprawnym projektowaniu małych rond odegrały „Instrukcja projektowania rond” z roku 1995 a następnie „Wytyczne projektowania skrzyżowań drogowych – część II ronda” z roku 2001. Zawarte w nich zasady projektowania oraz zalecenia wymagają jednak weryfikacji oraz wprowadzenia zmian odzwierciedlających dotychczasowe doświadczenia krajowe i nowe trendy w praktyce europejskiej;
- aktualizacja wytycznych i zaleceń projektowych infrastruktury drogowej wymaga skutecznego wsparcia ze strony Ministerstwa Infrastruktury, które powinno traktować tworzenie oraz doskonalenie przepisów technicznych jako jedno z bardziej skutecznych narzędzi projektowania bezpiecznych oraz sprawnych dróg i skrzyżowań. Obecnie główny ciężar takiej troski przejmuje Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, co powoduje, że tylko w niewielkim stopniu uwzględniane są w wytycznych oraz zaleceniach rozwiązania właściwe dla dróg niższych klas oraz terenów zurbanizowanych. Jeśli ta praktyka będzie kontynuowana, to przepisy techniczne firmowane przez GDDKiA powinny uwzględniać specyfikę wszystkich dróg publicznych i być dla nich obowiązujące;
- w aktualizacji wytycznych projektowania rond szczególną uwagę powinno się poświęcić: zasadom kształtowania wlotów wymuszających bardziej skuteczną redukcję prędkości, szczególnie poza terenami zabudowy. Warto przy tym uwzględnić nowe elementy rozwiązań wskazywane w referatach prezentujących doświadczenia zagraniczne, w tym np. podejście szwedzkie do kształtowania wlotu z kontrafukiem;
- w aktualizacji wytycznych projektowania rond powinno się uwzględnić także takie specyficzne problemy, jak: wysokościowe kształtowanie jezdni i pierścienia na rondzie, dodatkowe pasy dla relacji skrętu w prawo poza jezdnią ronda, ronda przy przejazdach kolejowych, przejazdy tramwajowe przez ronda, ronda jako elementy węzłów, wjazdy publiczne i indywidualne na rondo;
- pilne do uregulowania w przepisach są problemy nazewnictwa skrzyżowań i ich klasyfikacji. W obecnym stanie nazwa rondo stosowana jest do szerokiego spektrum rozwiązań geometrii skrzyżowań bez i z sygnalizacją z różnymi sposobami oznakowania, co wśród uczestników ruchu może powodować niewłaściwe zachowania przy przejeździe skrzyżowania;
- wprowadzanie nowych form rond musi być skoordynowane ze zmianami przepisów w zakresie oznakowania pionowego i poziomego oraz edukacją uczestników ruchu;
- pomimo istnienia bardzo szczegółowych krajowych wytycznych, w projektowaniu rond popełniane są istotne błędy i usterki stwarzające zagrożenie wypadkowe na rondach. Zbyt często projektuje się ronda w niewłaściwych lokalizacjach lub odstępując od podstawowych reguł projektowania rond na rzecz ich dostosowania do lokalnych warunków terenowych. Szansą na eliminację tych błędów jest wprowadzenie audytu brd zgodnie z zaleceniami „Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej”;
- do częstych błędów występujących na istniejących rondach należy stosowanie niewłaściwej konstrukcji nawierzchni i pierścienia powodujących ich szybką degradację;
- jednym ze źródeł błędów w projektowaniu rond jest drugorzędne traktowanie procedury wyboru optymalnych rozwiązań skrzyżowań oraz brak ocen sprawności ruchu, w tym przepustowości skrzyżowań. Doceniając zalety rond należy pamiętać także o istnieniu innych typów skrzyżowań;
- w procesie projektowania i oceny rozwiązań rond istotną rolę odgrywają metody obliczania przepustowości i oceny warunków ruchu. Obowiązujące w pionie GDDKiA metody opracowane zostały przed rokiem 2004. Podstawę ich stanowiły, zwłaszcza w odniesieniu do rond 2-pasowych, ograniczone badania empiryczne. Nie uwzględniają one wszystkich przypadków modeli obliczeniowych spotykanych w praktyce. Od tego czasu zbudowano wiele takich rond jak też zastosowanie znalazły nowe rozwiązania ronda 2-pasowego, spiralne czy turbinowe. Dlatego konieczne jest podjęcie prac dla rozwoju i aktualizacji polskiej metody obliczania przepustowości rond.

Opracowała: Sekretarz Organizacyjnej Konferencji Janina Mrowińska

Podsumowanie drugiej edycji SilesiaKOMUNIKACJA

Druga edycja SilesiaKOMUNIKACJA dobiegła końca. Podczas dwóch dni targów Expo Silesia odwiedziło ok. 1500 gości. Zwiedzający mieli okazję zapoznać się z najnowocześniejszymi pojazdami, najnowszymi rozwiązaniami technicznymi i informatycznymi, a także z wyposażeniem warsztatów i zajezdni. W targach wzięło udział kilkadziesiąt firm z różnych krajów. Do najciekawszych elementów tegorocznej edycji można zaliczyć: prezentację nowego AUTOSANA, włoską ekspozycję, konferencje branżowe, konkursy oraz zawody na symulatorze jazdy.

Tegoroczna edycja SilesiaKOMUNIKACJA miała międzynarodowy charakter. W targach uczestniczyło 50 firm: z Polski, Włoch, Czech, Słowacji, Anglii i Hiszpanii. Najsilniejszą reprezentację stanowili Włosi.

Drugiej edycji targów, podobnie jak w roku ubiegłym, towarzyszył konkurs na „Produkt w komunikacji miejskiej przyjazny osobom z niepełnosprawnością”. Konkurs powstał z inicjatywy Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP, a członkami jury byli przedstawiciele: Centrum Integracji, Polskiego Związku Niewidomych, Polskiego Związku Głuchych, Państwo-

wego Funduszu Rehabilitacji Osób Niepełnosprawnych, Caritas Polska oraz Fundacji Rozwoju Regionalnego. Wszystkie prezentowane produkty ocenione zostały przez grupę osób z różnymi rodzajami niepełnosprawności, po to, aby wybrany produkt w sposób optymalny odpowiadał pasażerom z różnymi rodzajami dysfunkcji. Nagrody przyznano w dwóch kategoriach. W pierwszej – Pojazdy – zwyciężył MERCEDES Citaro O 530 G, prezentowany przez spółkę EvoBus POLSKA, natomiast w kategorii – Informacja, infrastruktura przystankowa – nagrodę za dynamiczną informację pasażerską otrzymał GMV INNOVATING SOLUTIONS S. L. Organizatorzy targów postanowili także przyznać Medale Expo Silesia dla firmy ATV Azienda Transporti Verona za niepowtarzalny charakter prezentacji potencjału włoskiego sektora komunikacji miejskiej oraz dla spółki aktywnej AUTOSAN za najlepszą aranżację stoiska podczas targów.

W trakcie międzynarodowej konferencji organizowanej przez KZK GOP była poruszana istotna problematyka dla miejskich przewoźników i ich samorządowych właścicieli. Uczestnicy z kilku krajów dyskutowali na temat wdrażania dyrektywy UE, regulującej zasady finansowania komunikacji publicznej w Europie, a także postępu prac nad polską ustawą w tym obszarze.

Opracowała: Joanna Niedzielska