

There are no translations available.

„Badanie funkcjonowania pięciu skrzyżowań drogowych: Ronda Fordońskiego, Ronda Kardynała Wyszyńskiego - Curie-Skłodowskiej, Ronda Grunwaldzkiego, Ronda Poznańskiego, Ronda Toruńskiego w Bydgoszczy”

Prowadzący temat: dr inż. Tadeusz Suwara, inż. Beata Krzysztofowicz

Praca została zrealizowana na zlecenie Prezydenta Miasta Bydgoszczy, a jej celem było sprawdzenie prawidłowości „pracy” układu komunikacyjnego oraz poprawności działania sygnalizacji świetlnej pięciu najbardziej niebezpiecznych skrzyżowań z wyspą centralną w Bydgoszczy, pod kątem zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Badaniami zostały objęte skrzyżowania zlokalizowane na drogach krajowych nr 5, 25 i 80 przenoszące znaczny ruch tranzytowy. W ramach pracy przeprowadzono analizę „Raportów o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w Bydgoszczy” z lat 1996-1999. Przeprowadzono wizję lokalną w terenie, której celem była obserwacja funkcjonowania skrzyżowań. Wykonano analizę organizacji ruchu, w tym również programów sygnalizacji świetlnej.

Praca koncentrowała się na analizie funkcjonowania skrzyżowań jako pojedynczych elementów układu komunikacyjnego. Zawierała ocenę, wnioski i propozycję korekt, poprawiających stan bezpieczeństwa ruchu na omawianych skrzyżowaniach.

„Analiza wpływu niekonwencjonalnego oznakowania „czarnych punktów” na bezpieczeństwo ruchu drogowego”

Prowadzący temat: inż. Beata Krzysztofowicz

Opracowanie wykonano na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych.

Niekonwencjonalne oznakowanie miejsc i odcinków dróg szczególnie niebezpiecznych realizowano od 1998 roku ze środków pozabudżetowych. Autorem tego programu było Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej. Program oznakowania „czarnych punktów” zakładał ustawienie dwustronnych tablic 2x3 m z informacją o liczbie zabitych i rannych, na niebezpieczne odcinki dróg nałożono poprzeczne pasy spowalniające, a dodatkowym ostrzeżeniem było ustawienie wraku samochodu pomalowanego jaskrawą farbą. Celem omawianego opracowania była analiza i ocena skuteczności oznakowania „czarnych punktów” w okresie funkcjonowania tj. od 1998 do 2001 roku.



W pracy przeprowadzono analizę wypadków drogowych, jakie miały miejsce na wybranych punktach przed i w trakcie trzyletniego funkcjonowania oznakowania. Przeprowadzono ocenę stanu technicznego oznakowania, warunków widoczności itp. Wykonano pomiary prędkości na wybranych odcinkach. Dokonano również oceny społecznych i psychologicznych aspektów zastosowania tego typu oznakowania, poprzez przeprowadzenie dwóch niezależnych badań

opinii społecznych wśród kierowców.

Praca wykazała skuteczność niekonwencjonalnego oznakowania, a także akceptację społeczną do tego typu oznakowania. Wnioski końcowe na podstawie wykonanych analiz, pozwolą Administracji Drogowej na wprowadzenie nieznacznych korekt w oznakowywaniu następnych odcinków, celem uzyskania jeszcze lepszych efektów poprawy brd na niebezpiecznych odcinkach dróg.

„Analiza i modernizacja aktualnego systemu ewidencjonowania danych o zdarzeniach drogowych SEWiK dla potrzeb administracji drogowej”

Prowadzący temat: mgr inż. Leszek Kornalewski

Opracowanie wykonano dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Celem pracy badawczej była analiza i ocena informacji zawartych w systemie SEWiK oraz jego modyfikacja, umożliwiająca wykonywanie szczegółowych analiz ze szczególnym uwzględnieniem wpływu drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Aktualne zbiory danych o zdarzeniach drogowych nie dają możliwości precyzyjnego określenia wpływu drogi na stan brd, z uwagi na fakt dysponowania niepełnymi informacjami dotyczącymi drogi, jej otoczenia i wyposażenia. W praktyce policjanci wypełniający kartę zdarzenia drogowego, często nie są w stanie podać informacji o lokalizacji zaistniałego wypadku czy kolizji drogowej, ponieważ na wielu odcinkach dróg, zarówno krajowych, wojewódzkich i powiatowych, brakuje stałych punktów odniesienia m.in. takich jak: słupki hektometrowe. Praktycznie niewykorzystywany jest system referencyjny. Dokładne określenie lokalizacji miejsca zdarzenia jest wyjściową informacją niezbędną do rozpoczęcia analizowania miejsc niebezpiecznych.



Rozszerzenie zakresu informacji o drodze, spowoduje konieczność opracowania nowego wzoru Karty zdarzenia drogowego oraz modyfikację systemu informatycznego w zakresie gromadzenia i przetwarzania danych. W konsekwencji niezbędne będzie opracowanie szczegółowej instrukcji określającej sposób wypełniania Karty i rejestracji danych.

Ważnym elementem pracy było opracowanie procedur w zakresie przepływu informacji o zaistniałych zdarzeniach drogowych i pozyskiwanie ich na bieżąco przez administracje drogowe od Policji, oraz podjęcie wspólnych działań zapobiegających zdarzeniom drogowym i likwidację miejsc szczególnie niebezpiecznych.