



Динамічні виділені смуги для громадського транспорту



Матеуш Шарата
matsza@prz.edu.pl

Способи привілеювання автобусного транспорту



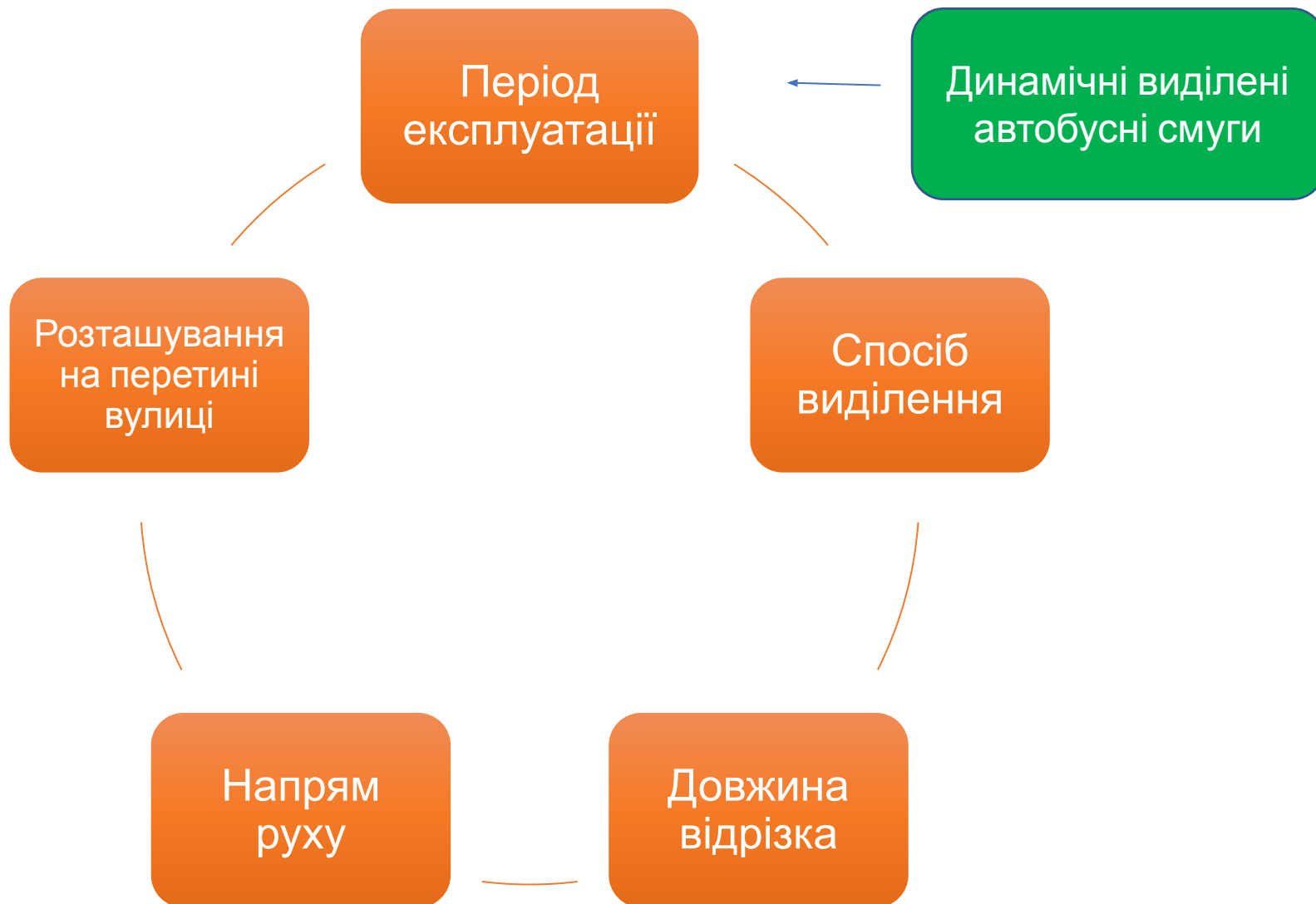
Форми функціонування автобусних смуг



Форми функціонування автобусних смуг



WYDZIAŁ
BUDOWNICTWA,
INŻYNIERII ŚRODOWISKA
I ARCHITEKTURY
POLITECHNIKI RZESZOWSKIEJ



Світовий досвід

-Мельбурн, 2001

Головні особливості:

- вперше введено для покращення функціонування трамвайних ліній
- довжина ділянки 2,1 км
- збільшення середньої швидкості до 10%





Світовий досвід

-Мельбурн, 2001р.

-Лісабон, 2006р.



Найважливіші особливості:

- вперше впроваджено для покращення функціонування автобусних ліній
- довжина ділянки 800м
- скорочення часу в дорозі до 25%

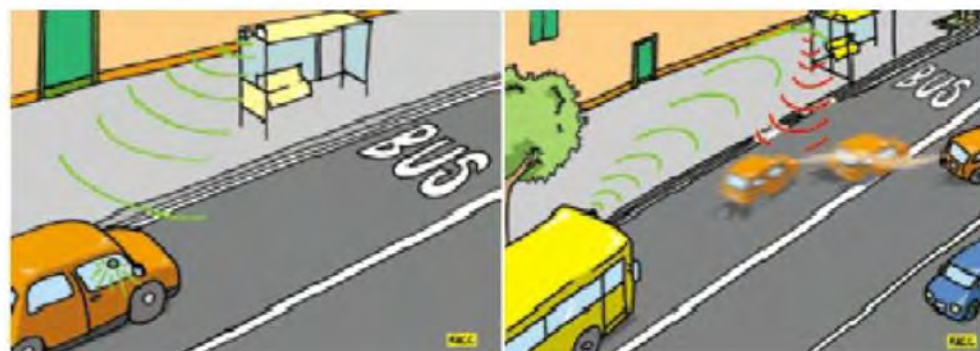


Світовий досвід

- Мельбурн, 2001р.
- Лісабон, 2006р.
- Болонья, 2010р.

Найважливіші особливості:

- концепція «Гнучка автобусна смуга»
- тестовий проект за програмою CIVIS,
- використання інфраструктури V2V та V2X.





Світовий досвід

- Мельбурн, 2001р.
- Лісабон, 2006р.
- Болонья, 2010р.
- Ліон, 2017р.

Найважливіші особливості:

- довжина відрізка 700м
- вулиця з одностороннім рухом, 2 смуги
- частота руху автобусів 8 - 30хв.
- скорочення часу в дорозі до 15%
-



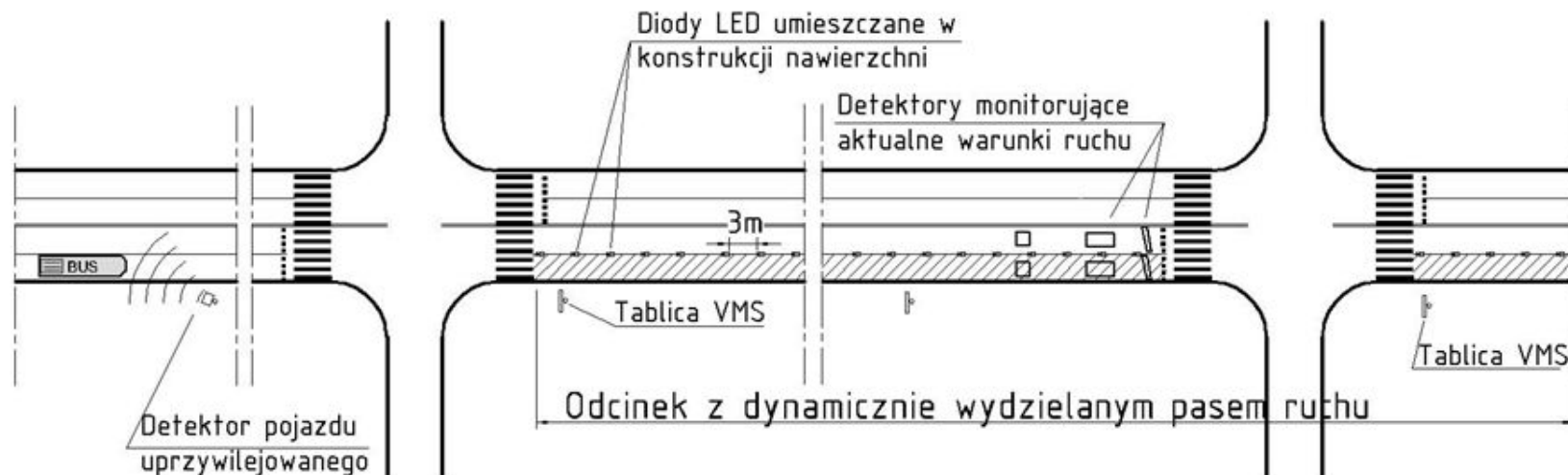
Світовий досвід

- Мельбурн, 2001р.
- Лісабон, 2006р.
- Болонья, 2010р.
- Ліон, 2017р.
- Гдиня, 2019р.



Інфраструктура системи управління динамічними автобусними смугами

- Використання існуючих систем контролю дорожнього руху
- Використання змінних повідомлень для інформування водіїв
- Встановлення точкової розмітки на тротуарі, обладнаному світлодіодами (опціонально)
- Розміщення додаткових датчиків руху



Принцип дії



#Принцип дії



Покращення розбірливості маркування

Покращення розбірливості маркування



„Маркування класичне”



„Маркування динамічне”

Покращення розбірливості маркування



„Маркування класичне”



„Маркування динамічне”

Скорочення часу роботи



Скорочення часу роботи



Скорочення часу роботи

Стосується :

ПН-ПТ

у часових проміжках **6:30-9:30** і **14:30-17:30**



Скорочення часу роботи

Стосується :

ПН-ПТ

у часових проміжках **6:30-9:30** і **14:30-17:30**



6:30

9:30

14:30

17:30

Часовий пас автобусовий



6:50 8:40

15:10 17:15

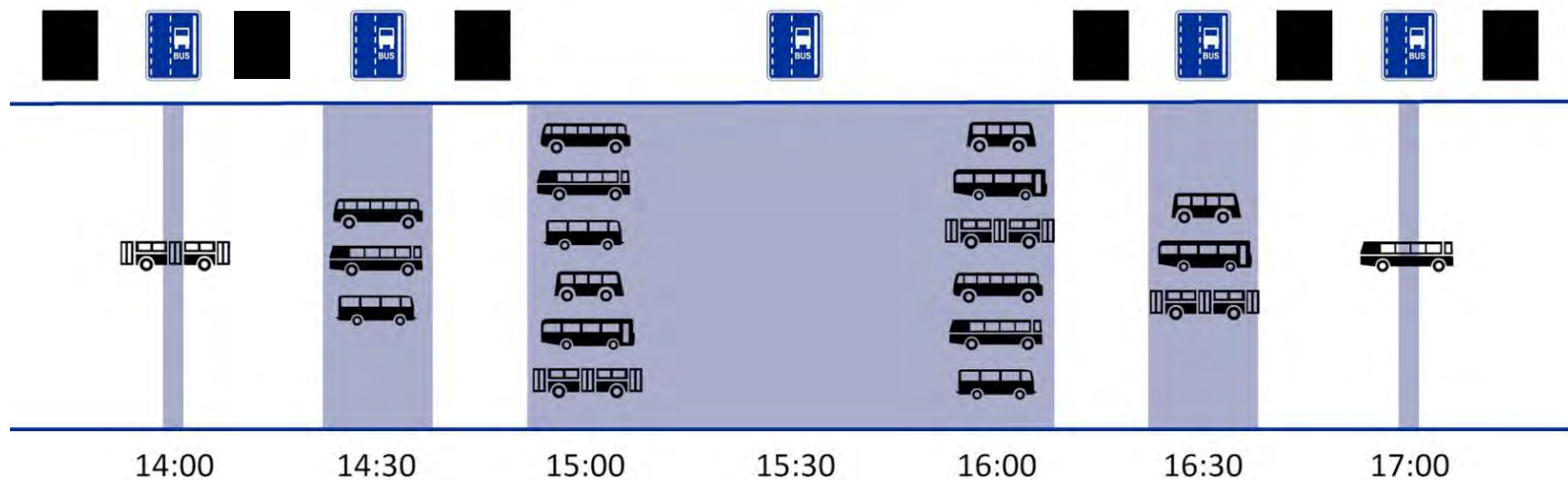
Динамічний пас автобусовий



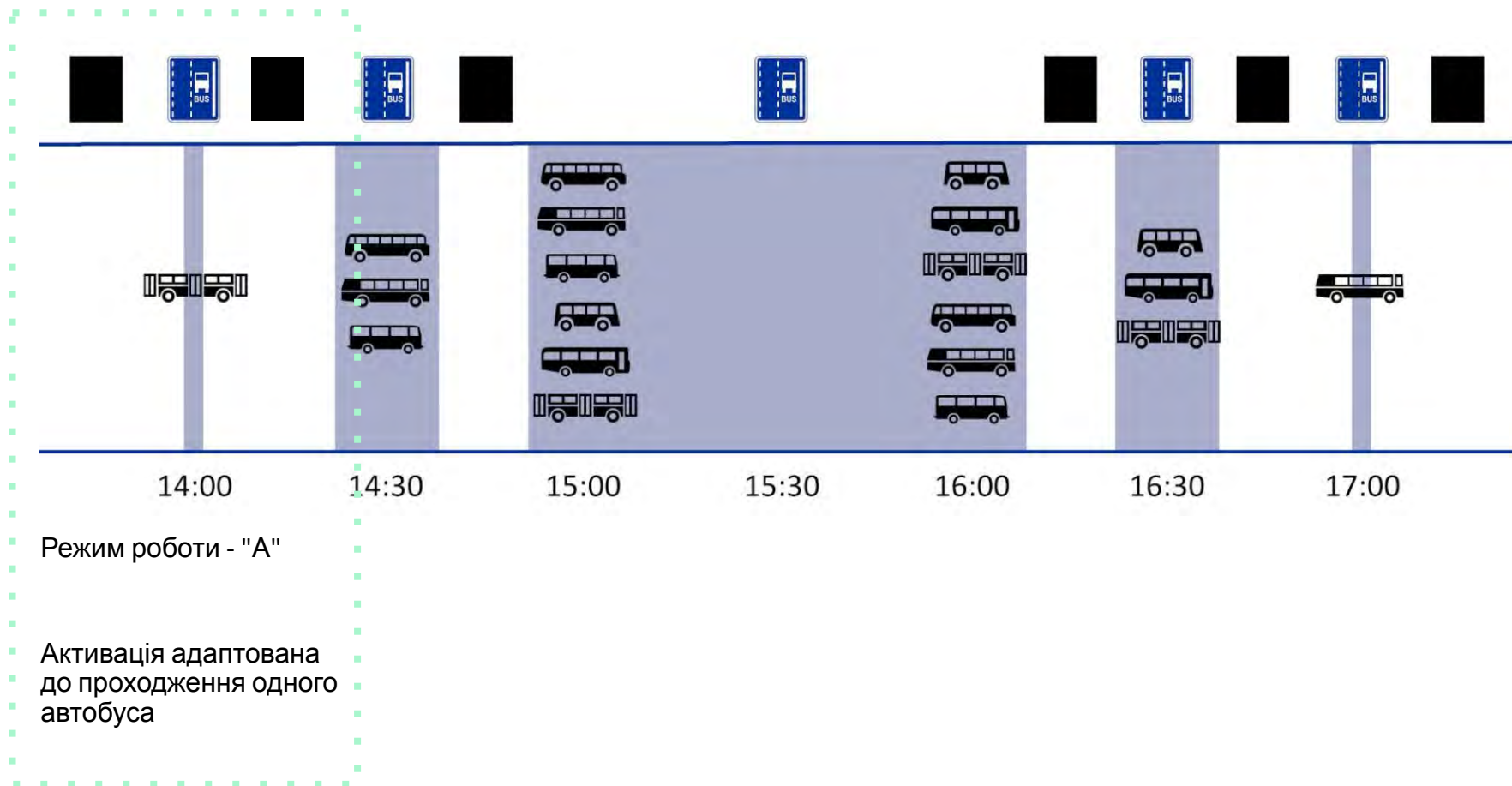


Динамічність смуги

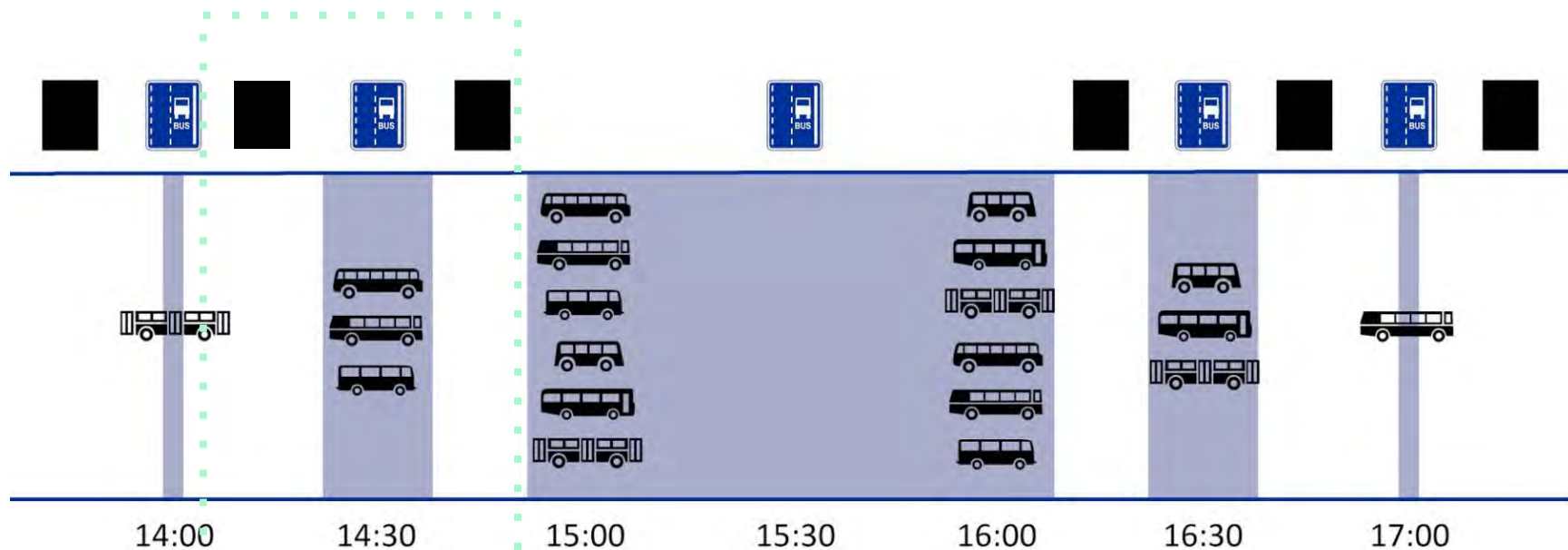
„Динаміка” роботи динамічної смуги у годину пік у другій половині дня



„Динаміка” роботи динамічної смуги у годину пік у другій половині дня



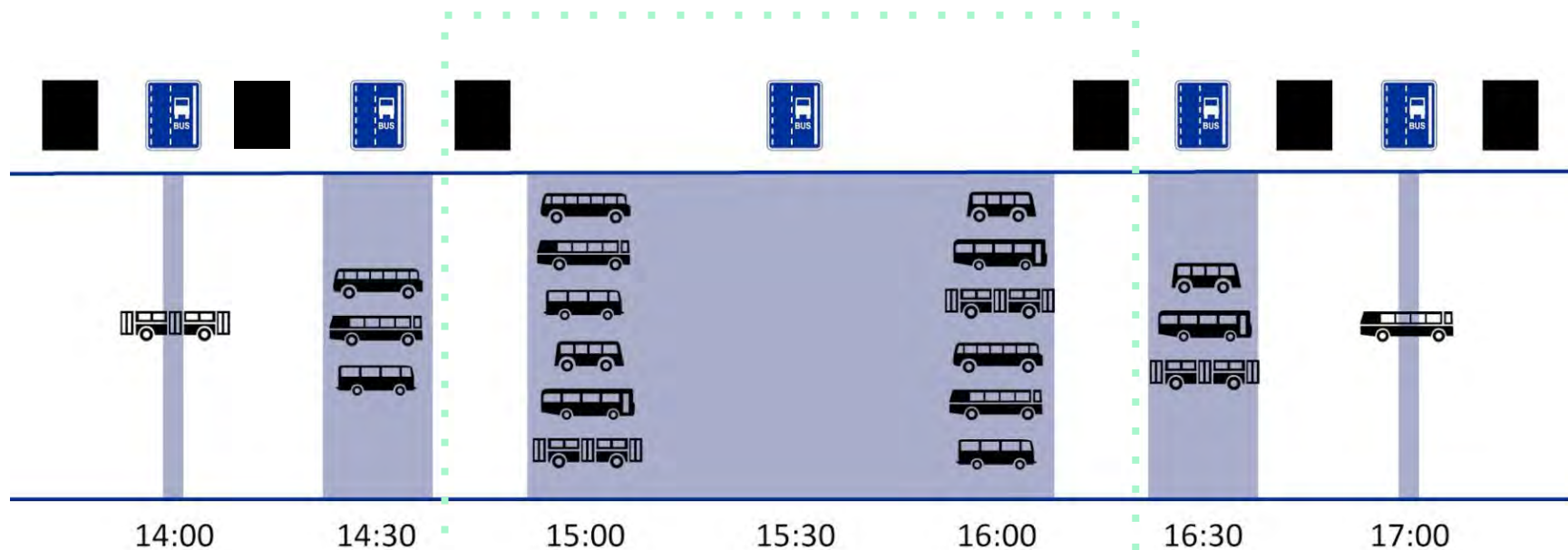
„Динаміка” роботи динамічної смуги у годину пік у другій половині дня



Режим роботи - "В"

Активация
адаптована до
проїзду групи
транспортних
засобів

„Динаміка” роботи динамічної смуги у годину пік у другій половині дня



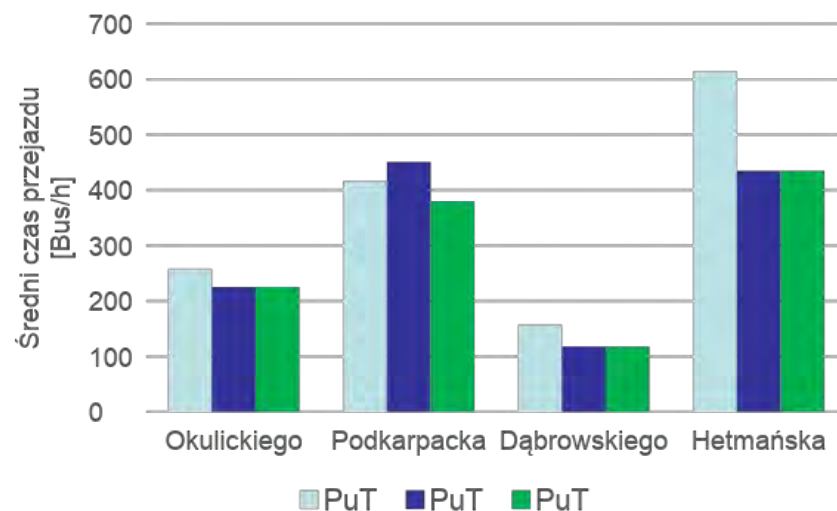
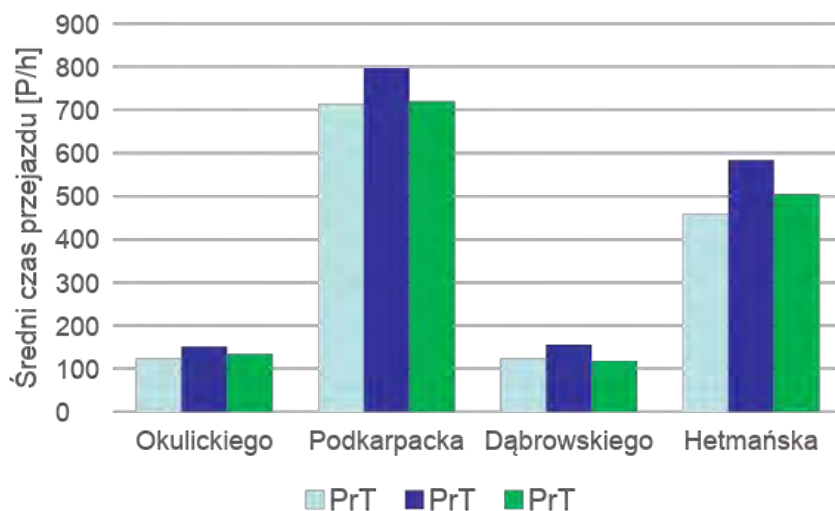
Режим роботи - "С"

Час активації налаштований на найвище транспортне навантаження у годину пік у другій половині дня

Етапи дослідження у Жешуві

Пілотне дослідження в Жешуві

Ділянка	Обсяг трафіку (за годину)	К-сть автобусів в години пік [автобусів на год.]	Існуюча автобусна смуга
алея Окульцького	1190	10	Hi
вул. Підкарпатська	1093	13	Hi
вул. Домбровського	870	27	Так
вул. Гетьманська	680	19	Hi



вул. Гетьманська

Інтенсивність руху та пасажиропотоки



Потенційна економія:

- Автобусний транспорт - 4 хв/автобус в середньому
- Індивідуальний транспорт - 40% часу смуга неактивна

Дякую за увагу

