

Urszula Niziołek-Janiak
Radna Rady Miejskiej w Łodzi

Łódź, 14 kwietnia 2015 r.

Prezydent Miasta Łodzi
Pani Hanna Zdanowska

**Interpelacja kolejna ws. uzasadnienia budowy sygnalizacji świetlnej
w ramach obszarowego systemu sterowania ruchem
na obszarze strefy wielkomiejskiej**

Szanowny Panie Prezydencie!

W ramach budowy obszarowego systemu sterowania ruchem 230 czy 240 łódzkich skrzyżowań ma być objętych sygnalizacją świetlną, włączoną w system. Jak wielokrotnie słyszeliśmy, nie były prowadzone analizy ruchu pieszego i rowerowego na poszczególnych skrzyżowaniach, włączanych w OSSR. Mam nadzieję, że doszło do nieporozumienia i system jest wprowadzany na podst. rzetelnych danych i analiz. Co bowiem stanowią przepisy w zakresie lokowania na skrzyżowaniach sygnalizacji i przyjmowanie konkretnych rozwiązań na skrzyżowaniach?

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach w załączniku nr 3 pkt. 6.2.1.1 stanowi:

„Oceniając konieczność zastosowania sygnalizacji do sterowania ruchem na skrzyżowaniu, należy w pierwszej kolejności sprecyzować cel, jakiemu ma służyć zastosowanie sygnalizacji. Następnie należy przeanalizować, czy można innymi środkami osiągnąć zakładane cele, przede wszystkim przez zmiany w organizacji ruchu lub funkcji skrzyżowania, małą modernizację lub przebudowę skrzyżowania. Analiza taka wymaga zebrania następujących danych:

- istniejącego i przewidywanego natężenia ruchu pojazdów w kilku charakterystycznych okresach doby i tygodnia,*
- natężenia i charakteru ruchu pieszego,*
- liczby i rodzaju zdarzeń drogowych zanotowanych w rozpatrywanym miejscu.*

Ponadto konieczne jest dokonanie oceny warunków ruchu na skrzyżowaniu, a w szczególności widoczności na wszystkich wlotach, wielkości kolejek na wlotach podporządkowanych, czasów oczekiwania na przejazd z tych wlotów, oraz możliwości dokonania zmian geometrii skrzyżowania i organizacji ruchu niezbędnych do poprawnego rozmieszczenia sygnalizatorów i prawidłowego rozwiązania sterowania.

Zastosowanie sygnalizacji świetlnej jako środka poprawy bezpieczeństwa lub warunków ruchu w danym miejscu może być uwzględniane jedynie wtedy, gdy jest niemożliwe lub ekonomicznie nieuzasadnione osiągnięcie założonych celów innymi dostępnymi

środkami organizacji ruchu, np. zmianą pierwszeństwa, eliminacją wybranych relacji kierunkowych, kanalizacją ruchu pojazdów, zmianą lokalizacji przystanków komunikacji publicznej lub przejść dla pieszych.”

Zgodnie zaś z pkt. 8.4 załącznika nr 3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2003 r. Nr 220, poz. 2181 z p00F3. zm.) dla zapewnienia efektywnej pracy sygnalizacji organ zarządzający ruchem jest odpowiedzialny za przeprowadzenie co najmniej jednokrotnego w ciągu roku sprawdzenia warunków pracy skrzyżowania z sygnalizacją poprzez pomiary natężenia ruchu i badania przyjętych rozwiązań organizacyjnych i programowych oraz wprowadzenie ewentualnych zmian. „Sterowanie ruchem na skrzyżowaniu wymaga elastycznego dostosowania programów sygnalizacyjnych do zmiennych warunków ruchu, tak aby uzyskać możliwie największą efektywność pracy sygnalizacji mierzoną np. stratami czasu, długością kolejek lub liczbą zatrzymań. W tym celu zaleca się stosowanie sygnalizacji akomodacyjnej lub opracowanie tylu programów, aby zapewnić optymalne sterowanie we wszystkich charakterystycznych przedziałach w ciągu doby. Wymaga to dokładnego rozpoznania zmienności obciążeń ruchem poszczególnych relacji w ciągu doby i tygodnia oraz regularnych obserwacji warunków ruchu po wprowadzeniu sygnalizacji i odpowiedniego reagowania w przypadku istotnych zmian wielkości natężenia ruchu. Dla zapewnienia efektywnej pracy sygnalizacji organ zarządzający ruchem jest odpowiedzialny za przeprowadzenie co najmniej jednokrotnego w ciągu roku sprawdzenia warunków pracy skrzyżowania z sygnalizacją poprzez pomiary natężenia ruchu i badania efektywności przyjętych rozwiązań organizacyjnych i programowych oraz wprowadzenie ewentualnych zmian. Zaleca się prowadzenie automatycznej rejestracji natężenia i struktury ruchu. Parametry sterowania określone przez strukturę programu, układ faz, a także — w sygnalizacjach cyklicznych — przez długość cyklu i długości faz, powinny zapewniać odpowiednią do wielkości obciążeń przepustowość relacji kierunkowych na poszczególnych wlotach i na całym skrzyżowaniu. Przy sterowaniu ruchem na skrzyżowaniach z wyspą centralną z sygnalizatorami umieszczonym wewnątrz skrzyżowania należy tak zaprojektować program sygnalizacji, by strumień ruchu sterowane odrębnymi grupami sygnalizacyjnymi miały możliwość opuszczenia skrzyżowania bez oczekiwania na sygnał zielony na sygnalizatorach wewnętrznych. W celu poprawy płynności ruchu na ciągach komunikacyjnych zaleca się skoordynowanie funkcjonowania programów sygnalizacji na skrzyżowaniach sąsiadujących ze sobą. Koordynacja powinna być zawsze stosowana wówczas, gdy odległość między skrzyżowaniami jest nie większa niż 200 metrów. Wyjątkiem są skrzyżowania należące do różnych ciągów skoordynowanych albo sterowane akomodacyjnie. Każdorazowe odstępstwo od zasady koordynacji sąsiednich skrzyżowań należy szczegółowo przeanalizować. Przy większych odległościach między skrzyżowaniami (do 1000 m), koordynacja jest wskazana, o ile tylko nie spowoduje to pogorszenia ogólnej efektywności sterowania ruchem. Dotyczy to szczególnie dołączania do ciągu skoordynowanego sygnalizacji na skrzyżowaniach przyległych. Harmonogramy pracy poszczególnych sygnalizacji skoordynowanych muszą być częściami składowymi planu sygnalizacji obejmującego wszystkie skrzyżowania skoordynowane w danym obszarze.”

Z Rozporządzenia wynika więc, że zarządca drogi ma obowiązek posiadania aktualnych danych dot. specyfiki ruchu na danym skrzyżowaniu ze wszystkich relacji, bez wyłączenia analiz dla ruchu pieszego czy rowerowego. Dane te powinny być

podstawą do podejmowania decyzji o przyjmowanych rozwiązaniach, poprawiających funkcjonowanie skrzyżowań i bezpieczeństwo ruchu na nich.

Proszę o informację, na ilu skrzyżowaniach w strefie wielkomiejskiej budowana jest nowa sygnalizacja lub istniejąca włączana jest w OSSR. Wnoszę o przedstawienie wyników wymaganej ww. przepisem analizy ruchu pieszego, rowerów oraz ilości pojazdów na wszystkich wlotach tych skrzyżowań oraz na reszcie skrzyżowań – z istniejącą sygnalizacją, obejmowanych systemem.

Jakie są wyniki pomiarów ruchu na objętych systemem skrzyżowaniach - natężenia ruchu pojazdów i długości kolejek pojazdów na wlotach oraz natężenia ruchu pieszego, to jest podstawa w projektowaniu programów sygnalizacji?

Proszę też o informację, zmiana jakiego konkretnego przepisu zakazuje dopuszczenie włączenia światła zielonego dla pieszych przed zakończeniem całego cyklu uprawniającego do ruchu dla pojazdów, w tym nadjeżdżających ze wszystkich relacji skrzyżowań.

Przypominam, iż na projekt obszarowego systemu sterowania ruchem otrzymaliśmy dofinansowanie z UE - z działania 7.3, które nie przewiduje tworzenia systemów telematycznych usprawniających ruch drogowy: „*W ramach działania wspierane będą kompleksowe projekty promujące rozwój przyjaznego środowiska systemu transportu publicznego. W ramach działania (...) realizowane będą następujące rodzaje projektów: (...)*

3. projekty z zakresu telematyki poprawiające funkcjonowanie transportu publicznego „ (cyt. za CUPT)

Z zw. z powyższym proszę o sprecyzowanie celu, w jakim jest wprowadzana sygnalizacja określonego typu w strefie wielkomiejskiej.

1. Jeśli jest to priorytet dla transportu zbiorowego:

a) dlaczego wybrano priorytet częściowy (tylko opóźnione pojazdy czyli dostosowanie do istniejących rozkładów czy nawet ich korekta dostosowująca do obciążenia ruchu pojazdów z innych relacji) zamiast całkowitego (skutkującego skróceniem czasu podróży i korektą pod tym kątem rozkładów jazdy)?

b) jakie zyski czasowe, organizacyjne lub finansowe wynikną z wprowadzenia tego typu priorytetu na poszczególnych liniach? I jak to się ma do czasów przejazdu z 2001 roku?

c) czy rozmieszczenie pętli indukcyjnych umożliwi osiągnięcie stanu, jaki przy takich systemach uznaje się za docelowy tj. tramwaje stoją na trasie wyłącznie wtedy, kiedy odbywa się wymiana pasażerów na przystankach?

d) czy we wniosku unijnym jest jasno wskazane, na czym będzie polegał w przyjętym rozwiązaniu priorytet dla transportu zbiorowego i jakie przyjęto wskaźniki realizacji celu?

2. Jeżeli zyskac mają rowerzyści:

a) jakie udogodnienia są dla nich przewidziane np. jak OSSR będzie funkcjonował ze służbami rowerowymi, kontrapasami czy kontraruchem (projekty z budżetu obywatelskiego)?

b) w jaki sposób OSSR wpłynie na bezpieczeństwo rowerzystów?

c) czy i jakie przewidziano wskaźniki realizacji celu dot. ruchu rowerowego jako części zrównoważonego transportu?

3. Jeżeli jest to zwiększenie bezpieczeństwa i komfortu pieszych:

a) jakie korzyści (zwiększenie bezpieczeństwa np. poprzez likwidację zielonych strzałek, skrócenie czasu oczekiwania, wydłużenie czasu na przebycie przejść, komfort oczekiwania) będą mieli piesi uczestnicy ruchu?

b) czy zielone dla pieszych i tramwajów będzie zapalać się automatycznie, razem z zielonym dla samochodów, czy, jak to się często zdarza obecnie, dopiero po wykryciu pojazdu przez system tj. klepnięciu przez pieszego w przycisk?

c) czy w wyniku upłynnienia ruchu zmniejszy się ilość spalin, emitowanych przez pojazdy?

d) jakie wskaźniki realizacji celu przyjęto w przypadku pieszych?

4. Jakie korzyści z wdrażanego systemu sterowania będą mieli użytkownicy pojazdów innych niż pojazdy transportu zbiorowego?:

a) jaką przyjęto średnią prędkość pojazdów dla strefy wielkomiejskiej?

b) jakie przyjęto wskaźniki realizacji celu, czy jest to skrócenie czasu podróży (o ile), zwiększenie bezpieczeństwa np. poprzez synchronizację zielonej fali pod kątem planowanych stref Tempo-30 i dopuszczalnych prędkości dla danych odcinków?

c) czy będzie to wydłużenie fazy przejazdu przez skrzyżowanie, więc całego cyklu?

d) czy system sterowania będzie posiadał możliwość włączania światła czerwonego dla pojazdów przekraczających prędkość lub ustawienia świateł tak, by jazda z prędkością wyższą niż dozwolona była bezcelowa?

I pytanie zasadnicze - jeśli nie przewiduje się skrócenia czasu przejazdu tramwajów, lub jeśli przewiduje się używanie systemu do upłynnienia ruchu pojazdów indywidualnych na ciągach, na których nie kolidują one z transportem publicznym, to w jaki sposób uzasadnione będzie sfinansowanie systemu w ramach projektu z dofinansowaniem zewnętrznym?

*Przebieg 200000
Przebieg 200000*