



ZDiT-DO.0511.170.2015

Łódź, dnia 3 czerwca 2015 r.

~~Pani
Urszula Niziołek-Janiak
Radna
Rady Miejskiej w Łodzi~~

Wiceprezydent Miasta Łodzi

ul. Piotrkowska 104
90-926 Łódź
tel.: +48 42 638 41 08
fax: +48 42 638 42 14
e-mail: i.jablonski@uml.lodz.pl
www.uml.lodz.pl

W odpowiedzi na interpelację Pani Radnej złożoną w okresie międzysesyjnym w dniu 16 kwietnia 2015 r., dotyczącą uzasadnienia budowy sygnalizacji świetlnej w ramach obszarowego systemu sterowania ruchem na obszarze strefy wielkomiejskiej uprzejmie informuję, że na tym terenie OSSR obejmie swoim zakresem podłączenie 120 sygnalizacji świetlnych. Istniejące sygnalizacje podłączane do OSSR są jedynie poddawane modernizacji w celu optymalizacji ruchu głównie dla komunikacji zbiorowej. W związku z powyższym cytowane w interpelacji przepisy odnoszące się do kryteriów warunkujących zainstalowanie nowych urządzeń sterowania ruchem nie mają zastosowania w tym przypadku. Likwidacja istniejących już sygnalizacji świetlnych wprowadzałaby zagrożenie w ruchu drogowym zwiększając liczbę kolizji i wypadków. Byłoby to również działanie nieuzasadnione ekonomicznie.

Pomiary ruchu wykonane w ramach zadania „Rozbudowa i modernizacja trasy tramwaju w relacji Wschód - Zachód (Retkinia-Olechów) wraz z systemem zasilania oraz systemem obszarowego sterowania ruchem” obejmowały pełną strukturę rodzajową oraz kierunkową uwzględniającą ruch pieszych oraz rowerzystów. Z uwagi na obszerność przedmiotowej dokumentacji może ona być udostępniona Pani Radnej do wglądu w siedzibie Zarządu Dróg i Transportu. W przypadku wskazania konkretnych skrzyżowań (w ilości nie przekraczającej 10 lokalizacji) ZDiT prześle Pani Radnej wnioskowane dane w formie papierowej.

W zakresie możliwości dopuszczenia relacji pieszej na skrzyżowaniu w dowolnym momencie trwania fazy sygnalizacyjnej należy wskazać, że kwestie te reguluje pkt 8.3.2 załącznika Nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2004 r. w sprawie *szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach*, który stanowi że pary strumieni kolizyjnych o dopuszczalnym jednoczesnym zezwoleniu na ruch powinny być sterowane tak, aby strumień

podporządkowany nie miał możliwości dojazdu do punktu kolizji wcześniej niż strumień z pierwszeństwem przejazdu lub przejścia.

Odnosząc się do pytania o celowość wprowadzania OSSR na terenie miasta Łodzi informuję, że system zakłada głównie uzyskanie priorytetu dla komunikacji publicznej, przy jednoczesnym upłynnieniu ruchu wszystkich pojazdów kołowych w specjalnie do tego celu utworzonych korytarzach komunikacyjnych. Mając jednocześnie wiedzę na temat złożoności ruchu transportu lokalnego, OSSR zapewni zadowalające rezultaty pod kątem optymalizacji ruchu dla wszystkich struktur rodzajowych, nie pomijając grup pieszych i rowerowych. Ponadto należy zaznaczyć, że wprowadzanie wspomnianego priorytetu skutkuje znacznym skróceniem czasu podróży na poszczególnych liniach transportowych, czego przykładem jest wdrożenie pierwszego OSSR w Łodzi na trasie Łódzkiego Tramwaju Regionalnego, dzięki któremu uzyskano średnie dobowe przyspieszenie tramwajów na odcinku Chocianowice - Helenówek wynoszące ok. 10 minut. Pozwoliło to na lepszą organizację lokalnego transportu zbiorowego oraz obniżenie kosztów przejazdu dla jego pasażerów. Zgodnie z założeniami budowy OSSR czas przejazdu komunikacji miejskiej ma zostać zredukowany o min. 5 %.

System detekcji pojazdów komunikacji publicznej jaki został zastosowany w ramach omawianej inwestycji opiera się głównie na zastosowaniu auto komputerów oraz nadajników GPS montowanych w pojazdach szynowych i autobusach. W związku z powyższym aplikacja nadrzędna OSSR jest w stanie określić z bardzo dużą dokładnością obecne położenie pojazdów i nadać im niezbędny priorytet. Pętle indukcyjne w torowiskach oraz jezdniach również są wykorzystywane jednak w sposób uzupełniający oraz awaryjny w przypadku wystąpienia usterki braku łączności z taborem lub skrzyżowaniem wyposażonym w urządzenia sterowania ruchem.

W kwestii współpracy OSSR z pojazdami rowerowymi informuję, że skrzyżowania z sygnalizacją świetlną zostaną dodatkowo wyposażone w detekcję radarową umożliwiającą automatyczne przyjęcie zgłoszenia, co korzystnie wpłynie na komfort przejazdu rowerzystów. Zastosowane również detektory dotykowe będą stanowić dodatkową (awaryjną) możliwość zgłoszenia zapotrzebowania na przejazd. Na skrzyżowaniach gdzie przejazdy rowerowe przebiegają wzdłuż głównego ciągu komunikacyjnego, zezwolenie na wjazd będzie realizowane w każdym cyklu sygnalizacyjnym, wykluczając tym samym konieczność dokonania zgłoszenia. Możliwość modyfikacji sygnalizacji świetlnej pod kątem współpracy ze „służami rowerowymi” i „kontrapasami” zostanie przeanalizowana przez Zarząd Dróg i Transportu wraz z Komendą Miejską Policji w Łodzi oraz Oddziałem Zarządzania Ruchem na Drogach w Departamencie Gospodarowania Majątkiem UMŁ.

W odniesieniu do pytania o zwiększenie bezpieczeństwa należy wskazać, że sam OSSR nie wpływa bezpośrednio na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, jednakże poprzez zapewnione ciągłe monitorowanie pracy sygnalizacji świetlnej, daje on możliwość wczesnej reakcji na zaistniałe zdarzenie drogowe lub powstałą usterkę urządzeń sterowania ruchem. Niemniej jednym z elementów zadania jest budowa nowych sygnalizacji świetlnej np. na skrzyżowaniu ul. Bratysławskiej i ul. Wróblewskiego, która ma bezpośredni wpływ na poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

Zakres działań w ramach odcinka 8 przebudowy Trasy W-Z w połączeniu z innymi realizowanymi inwestycjami drogowymi ma znaczący wpływ na zwiększenie ruchu rowerowego, stanowiącego część zrównoważonego transportu, m.in. poprzez zredukowanie strat czasowych, zwiększenie bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz komfort ich podróżowania, szczególnie w rejonach skrzyżowań.

Sygnalizacja świetlna dla pieszych będzie funkcjonować według dotychczasowych zasad, które są zgodne z wytycznymi zawartymi w ww. rozporządzeniu wraz z następującymi udogodnieniami:

- sygnalizatory S-2 (z sygnałem dopuszczającym skręcanie w kierunku wskazanym strzałką) będą montowane tylko w takich lokalizacjach, w których zostanie zapewnione bezpieczeństwo dla pieszych i pojazdów mających w czasie ich działania wyświetlony sygnał zezwalający na ruch,
- czas oczekiwania na możliwość przejścia pieszego przez skrzyżowanie ulegnie redukcji poprzez krótsze cykle sygnalizacyjne osiągnięte dzięki wprowadzeniu sterowania acyklicznego, akomodowanego,
- minimalny czas umożliwiający bezpieczne pokonanie skrzyżowania przez pieszego jest wyliczany na podstawie wytycznych zawartych w ww. rozporządzeniu. W razie konieczności, będzie on wydłużany również w czasie rzeczywistym,
- zgodnie z zasadą przyjętego acyklicznego i akomodowanego sposobu sterowania sygnalizacją świetlną w mieście, sygnały zezwalające na ruch dla relacji podporządkowanych będą uruchamiane tylko w przypadku zgłoszenia zapotrzebowania na daną fazę przez odpowiednie detektory,
- zastosowanie koordynowanych ciągów komunikacyjnych w znaczący sposób ograniczy ilość zatrzymań pojazdów, a co za tym idzie zredukuje emitowane do atmosfery zanieczyszczenia oraz generowany hałas.

Dopuszczalna prędkość pojazdów w strefie wielkomiejskiej jest określona na podstawie zatwierdzonych projektów stałej organizacji ruchu i zależy od czynników mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Sygnalizacja świetlna została zaprojektowana do pracy zgodnie z obowiązującymi wartościami ograniczenia prędkości, jednak w zależności od wprowadzanych rozwiązań inżynierskich

(np. redukcja prędkości w centrum miasta do 30 km/h) jej ustawienia mogą być modyfikowane.

Jak już wcześniej wspomniano OSSR zakłada ogólne skrócenie czasów podróży dla wszystkich struktur rodzajowych i kierunkowych z wyszczególnieniem komunikacji publicznej. Osiągnięte to zostanie poprzez wiele czynników takich jak: koordynowane korytarze komunikacyjne, acykliczna metoda sterowania sygnalizacją świetlną, rozbudowany system detekcji pojazdów i pieszych, system informowania kierowców o możliwości skorzystania z dróg alternatywnych, a także mający znaczący wpływ na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu - system monitoringu wizyjnego. Dzięki możliwości dobierania długości faz sygnalizacyjnych przez system w czasie rzeczywistym zapewniona będzie priorytetowa obsługa wlotów, których poziom swobody ruchu maleje wraz ze zwiększaniem się natężenia ruchu pojazdów. System dodatkowo zachowuje możliwość ręcznego sterowania długością faz, co w sytuacjach awaryjnych (np. zdarzenie drogowe) może zostać dokonane przez operatorów OSSR.

Należy również wskazać, że OSSR nie będzie posiadał możliwości bezpośredniego zamknięcia kierunku ruchu dla pojazdu przekraczającego dopuszczalną prędkość. Ciągi komunikacyjne, na których występuje wzajemna koordynacja sygnalizacji świetlnej są jednak projektowane w sposób pozwalający na skorzystanie z niej wyłącznie podczas poruszania się z dozwoloną prędkością.

Zgodnie z dokumentacją aplikacyjną w projekcie „Rozbudowa i modernizacja trasy tramwaju w relacji Wschód - Zachód (Retkinia-Olechów) wraz z systemem zasilania oraz systemem obszarowego sterowania ruchem” oprócz nowoczesnej trasy tramwajowej, w ramach projektu, zostanie zrealizowany system zarządzania ruchem. Będzie on wspomagał działania w zakresie:

- poprawy warunków ruchu dla wszystkich użytkowników,
- optymalnego wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej,
- zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego,
- poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu,
- redukcji negatywnego oddziaływania ruchu na środowisko,
- informacji o ruchu w zakresie ruchu indywidualnego i transportu zbiorowego.

Według zapisów we wniosku o dofinansowanie system będzie wzbogacony o funkcje warunkowego priorytetu dla pojazdów komunikacji publicznej.

Zgodnie z Katalogiem wskaźników obowiązkowych dla dokumentacji aplikacyjnej w projekcie wskazano wskaźnik:

„Systemy komunikacji miejskiej objęte telematyką”

jednostka miary – szt.

liczba systemów – 1.

Ww. Katalog wskaźników obowiązkowych nie zawiera wskaźników dotyczących realizacji priorytetu dla transportu zbiorowego, ruchu rowerowego jako części zrównoważonego transportu, ani wskaźników zwiększających bezpieczeństwo i komfort pieszych.

Zakres projektu jest znany Centrum Unijnych Projektów Transportowych i Ministerstwu Infrastruktury i Rozwoju. Po weryfikacji przez te organy został on zatwierdzony do dofinansowania. Należy przy tym zaznaczyć, że wydatki związane wyłącznie z funkcjonalnością dla kierowców indywidualnych, takie jak np. wdrożenie i implementacje rozwiązań podsystemu informacji dla kierowców, informacji mobilnych czy podsystemu CCTV są w projekcie wydatkami niekwalifikowanymi.

Rozdaje & parcia...

Wiceprezydent Miasta Łodzi



Ireneusz JABŁOŃSKI

Do wiadomości:

- 1) Przewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi
 - 2) Wydział Organizacyjno-Prawny w Departamencie Obsługi i Administracji UMŁ
-



ZDiT-DO.0511.170-2015

Łódź, dnia 27 kwietnia 2015 r.

Wiceprezydent Miasta Łodzi

ul. Piotrkowska 104
90-926 Łódź
tel.: +48 42 638 41 08
fax: +48 42 638 42 14
e-mail: i.jablonski@uml.lodz.pl
www.uml.lodz.pl

Pani
Urszula Niziołek - Janiak
Radna
Rady Miejskiej w Łodzi

Szanowna Pani,

W związku z interpelacją złożoną przez Panią Radną w okresie międzysesyjnym w dniu 16 kwietnia 2015 r., dotyczącą budowy obszarowego systemu sterowania ruchem w mieście uprzejmie informuję, że ze względu na dużą ilość wnioskowanych danych, odpowiedź zostanie udzielona Pani Radnej do dnia 29 maja 2015 r.

Ireneusz Jabłoński
Ireneusz JABŁOŃSKI

[Signature]

Do wiadomości:

- 1/ Przewodniczący Rady Miejskiej w Łodzi
- 2/ Wydział Organizacyjno-Prawny w Departamencie Obsługi i Administracji UMŁ