



ad 1404

PREZYDENT MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY

pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa,
tel. 22 443 10 00, 22 443 10 01, faks 22 443 10 02
sekretariatprezydenta@um.warszawa.pl, www.um.warszawa.pl



Warszawa, 30.08.2016 r.

Pan
Dariusz Figura
Radny m.st. Warszawy

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie możliwości zastosowania w Warszawie liczników odcierających czas do zmiany świateł uprzejmie informuję, że zapytania w ww. sprawie wpływały już kilkakrotnie do tut. Urzędu m.in. w interpelacjach Radnych m.st. Warszawy wystosowanych m.in. przez:

- Panią Agnieszkę Soin (interpelacja nr 451 z dnia 14.05.2015r.),
- Pana Piotra Mazurka (interpelacja nr 962 z dnia 10.12.2015r.),
- Panią Aleksandrę Gajewską (interpelacja nr 1010 z dnia 07.01.2016r.).

Wszystkie wyżej wymienione interpelacje jak i również odpowiedzi dostępne są na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej m.st. Warszawy¹.

Niemniej w celu udzielenia odpowiedzi na Pańskie zapytanie uprzejmie informuję, że zastosowanie urządzeń do wyświetlania czasu technicznie możliwe byłoby do realizacji jedynie na skrzyżowaniach, gdzie funkcjonuje sterowanie cykliczne, tj. każda grupa sygnałowa obsługiwana jest w każdym cyklu i długość sygnału zezwalającego dla niej jest powtarzalna przez założony okres czasu zgodnie z harmonogramem pracy sygnalizacji świetlnej. W przypadku budowy nowych sygnalizacji świetlnych i modernizacji istniejących, w m.st. Warszawie projektuje się sterowanie zależne od ruchu. W tego typu sterowaniu nie ma możliwości technicznych instalacji i funkcjonowania przedmiotowych wyświetlaczy.

Pragnę podkreślić, że sterowanie cykliczne jest nieelastycznym sposobem sterowania, który zakłada określone natężenia ruchu kołowego i pieszego w konkretnych, szerokich przedziałach czasu. W efekcie występowania mniejszych natężeń ruchu niż maksymalnych zakładanych dla danego przedziału (dla których zaspokojenia pracujący w danej chwili program sygnalizacji świetlnej był tworzony), zarówno piesi jak i kierowcy pojazdów indywidualnych oraz transportu zbiorowego zmuszeni są do nieuzasadnionego oczekiwania na sygnał zezwalający, co może generować zniecierpliwienie, zniechęcenie wśród pieszych, zwiększa zanieczyszczenie środowiska i w efekcie może prowokować do przejścia/przejazdu na sygnale zabraniającym.

Z wyżej wymienionych względów (bezpieczeństwo i efektywność ruchu) nowo

budowane skrzyżowania wyposaża się w sygnalizację adaptacyjną – aby możliwe było elastyczne dostosowywanie się sterowania do rzeczywistego zapotrzebowania. Wydaje się, że zapewnienie poszczególnym uczestnikom ruchu odpowiednich do aktualnego zapotrzebowania długości sygnałów zezwalających, a co za tym idzie – zmniejszenie nieuzasadnionego oczekiwania na sygnał zezwalający – stanowi realizację celu ze strategii transportowej² dotyczącego stworzenia warunków do sprawnego i bezpiecznego przemieszczania się osób przy ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i warunki życia.

W tym świetle, wyposażanie skrzyżowań z cykliczną sygnalizacją świetlną w wyświetlacze czasu wiązałoby się z poniesieniem zbędnych wydatków z uwagi na spodziewaną przebudowę takich sygnalizacji świetlnych na sterowanie adaptacyjne i konieczną wówczas likwidację tego typu urządzeń.

Pragnę ponadto zaznaczyć, że zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.), Załącznik nr 3, rozdział 3 „Nie dopuszcza się stosowania sygnałów i urządzeń pomocniczych o wzorach innych niż określone w punkcie 10.” Urządzenia pokazujące czas pozostały do zmiany sygnału nie zostały przedstawione w rozporządzeniu. Fakt ich niezgodności z obowiązującymi przepisami został potwierdzony przez Ministerstwo Infrastruktury (pismo TD-7wt-5142-164/09 z dnia 30.12.2009) oraz Wydział Ruchu Drogowego Komendy Stołecznej Policji (pismo RDa11001/9956/12 z dnia 02.07.2012). Według Komendy Stołecznej Policji zastosowanie tego typu urządzeń może budzić wątpliwości prawne w przypadku ustalania przyczyn zdarzeń drogowych oraz wprowadzać dezorientację wśród uczestników ruchu drogowego.

Urząd m.st. Warszawy uzyskał również informacje o wynikach testów wyświetlacza czasu, przeprowadzonych w okresie 4 miesięcy przez Zarząd Dróg Miejskich w Grudziądzu. Po zamontowaniu urządzenia znacznie wzrosła liczba pojazdów wjeżdżających na skrzyżowanie na czerwonym świetle oraz przekraczających dopuszczalną prędkość. Odsetek pojazdów wjeżdżających na skrzyżowanie z prędkością ponad 100 km/h wzrósł w tym czasie w niektórych miesiącach o nawet 100%. (źródło: oficjalny portal miejski grudziadz.pl).

Ponadto, w odpowiedzi na interpelację nr 24764 posła Józefa Lassoty z 20.02.2014, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju wskazuje na zebrane informacje i opinie z dziewięciu państw europejskich oraz stanowisko Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu KLIR, z których wynika, że stosowanie wyświetlaczy przyczynia się do prowokowania niebezpiecznych zachowań wśród uczestników ruchu drogowego. Jednocześnie zaznacza, że „wobec ogólnie negatywnej oceny stosowania wyświetlaczy czasu resort nie podjął decyzji o prowadzeniu badań (ani nie zlecił prowadzenia badań) w zakresie wpływu takich rozwiązań na ruch drogowy, w tym jego bezpieczeństwo.”

W związku z powyższymi argumentami, stoję na stanowisku, że instalacja wyświetlaczy wskazujących czas pozostały do zmiany sygnału na skrzyżowaniach

z sygnalizacją świetlną w m.st. Warszawie jest w świetle obowiązujących przepisów, rachunku ekonomicznego i bezpieczeństwa ruchu niezasadna.

W związku z Pana drugim zapytaniem dotyczącym wskazania podstaw prawnych do stosowania w Pańskiej opinii unikalnego rozwiązania stosowanego w Warszawie w postaci wieszania czarnych worków na sygnalizatorach do zasłaniania sygnału (np. tzw. zielonych strzałek), uprzejmie informuję, że ww. rozwiązanie jest zgodne z pkt. 9. „Wymagania eksploatacyjne sygnalizacji”, Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku³, który mówi że:

„Jeżeli konieczne jest wyłączenie z funkcjonowania poszczególnych sygnalizatorów na wlocie, należy je zasłonić nieprzezroczystym pokrowcem, zachowując warunek nadzoru żarówek czerwonych”.

Pragnę również poinformować, że sterowniki sygnalizacji świetlnej wyposażone są w układy kontrolno-zabezpieczające, które nie dopuszczają do wyświetlenia sygnału zezwalającego dla grup sygnałowych o niedopuszczalnym jednoczesnym zezwalaniu na ruch.

W związku z powyższym w celu zminimalizowania Pana zaniepokojenia uprzejmie informuję, że nie ma możliwości nadania sygnału sprzecznego z inną fazą, co jak Pan zaznaczył mogłoby być powodem wypadków.

¹ http://bip.warszawa.pl/Menu_podmiotowe/rada_warszawy_2014_2018/Interpelacje_zapytania

² Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata następne, w tym zrównoważony plan rozwoju transportu publicznego Warszawy – przyjęta przez Radę Miasta Stołecznego Warszawy uchwałą Nr LVIII/1749/2009 z 9 lipca 2009 roku

³ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 roku w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz. 2181, z późn. zm.)

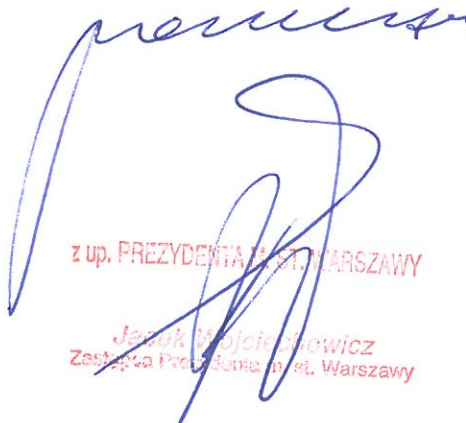
Do wiadomości:

Pani

Ewa Malinowska-Grupińska

Przewodnicząca Rady m.st. Warszawy

2



z up. PREZYDENTA M. ST. WARSZAWY
Jacek Wojciechowski
Zastępca Przewodniczącego Rady m.st. Warszawy