



Departament Inwestycji i Rozwoju

plac Króla Władysława Łokietka 1, 20-109 Lublin, tel.: +48 81 466 2010, fax: +48 81 466 2011
ePUAP: /UMLublin/SkrytkaESP, e-mail: zastepcy.prezydenta@lublin.eu, www.um.lublin.eu

OR-ZU-II.0003.1.213.2021

Lublin, 26.10.2021 r.



Pan

Stanisław Brzozowski

Radny Rady Miasta Lublin

za pośrednictwem

Pana

Jarosława Pakuły

Przewodniczącego Rady Miasta Lublin

Do sprawy: BRM-II.0003.1.213.2021

Odpowiadając na interpelację Pana Radnego z dnia 18.10.2021 r. w sprawie wdrożenia sekundników sygnalizacji świetlnych w Lublinie w odniesieniu do ostatnich medialnych informacji, pragnę przedstawić wyjaśnienia i warunki stosowania przedmiotowych sekundników.

Zastosowanie sekundników z punktu widzenia obserwatora nie związanego z inżynierią ruchu jest zjawiskiem pożądanym bo cyt. „*fajnie i ładnie wygląda, wygląda inaczej niż w innych miastach*” ma jednak przede wszystkim jedną zasadniczą wadę, która sprawia że ich montaż w Lublinie nie ma uzasadnienia – aby sekundniki wiarygodnie wskazywały czas pozostały do zmiany świateł, sygnalizacja musi działać w trybie stałoczasowym – czyli niezależnie od natężenia ruchu na skrzyżowaniu. Takie anachroniczne rozwiązanie stosowane np. w innych ościennych małych miastach, gdzie żadna sygnalizacja nie jest z niczym koordynowana, nie ma siatki połączeń światłowodowych, działa niezależnie, nie posiada żadnych modułów wykrywających usterki które przesyłałyby informacje do służb odpowiedzialnych za bieżące utrzymanie, nie posiada systemu odpowiedzialnego za priorytety transportu zbiorowego etc. jest systematycznie w Lublinie zastępowane nowoczesną sygnalizacją akomodacyjną, opartą na systemie czujników wykrywających ruch i tym samym dostosowujących się do natężenia.

Nie bez znaczenia jest fakt, że średni dobowy ruch na małych skrzyżowaniach w Lublinie jest znacząco większy od dużego skrzyżowania na którym stosowane są sekundniki w innych miastach.

Sekundniki nie tylko nie upłynniają ruchu, ale wręcz uniemożliwiają działania, które mają to na celu. W Lublinie to akurat ma istotne znaczenie. Na 153 sygnalizacji, które działają w całym mieście, wszystkie działają w trybie akomodacji, czyli dostosowują się do pory dnia i natężenia ruchu na wlotach.

Co roku liczba skrzyżowań zwiększa się o kilka kolejnych sztuk a liczba aut o kilka tysięcy. To dzięki tej funkcji możliwe jest m.in. organizowanie tzw. „zielonej fali” a przede wszystkim priorytetyzację transportu zbiorowego.

Wspomniana „zielona fala” dla transportu indywidualnego jest uzależniona od pory dnia, kierunku jazdy, stopnia obciążenia, priorytetów. W tym miejscu należy wskazać, że nadrzędnym celem sterowania ruchem jest przydzielany priorytet dla transportu zbiorowego.



W przypadku gdy system wykryje zbliżający się opóźniony autobus lub trolejbus na wlocie podporządkowanym, stara się jak najszybciej udroźnić dla niego wlot oraz poprowadzić do następnego skrzyżowania z sygnalizacją, gdzie analogicznie odbywa się obszarowe sterowanie. Powstaje wtedy zaburzenie w koordynacji dla pojazdów indywidualnych, które po chwili ustaje. Z punktu widzenia kierowcy auta może to być odbierane za pewną nieprawidłowość w działaniu. Od strony inżynierii ruchu jest to zjawisko jak najbardziej prawidłowe, pożądane i stosowane w wielu dużych miastach z systemem zarządzania ruchem.

Pragnę zwrócić uwagę Pana Radnego, że żadne miasto w Polsce które posiada sygnalizację z prawidłowo działającą akomodacją nie powiązało ich z sekundnikami. Problemem jest to, że cykl świateł nie jest stały. Jeżeli detekcja nie wykryje pojazdów lub pieszych w danej relacji, nie wyświetla im zbędnie zielonego światła. Może się jednak zdarzyć, że detektor wykryje pojazd nawet sekundę przed końcem „okienka” i wówczas decyduje o przyznaniu zielonego światła, wydłużając jednocześnie oczekiwanie innym. W takiej sytuacji sekundnik pokazywałby, że do końca czerwonego zostało np. 5 sekund, a potem nagle przeskoczył na 20 sekund. To może być nie tylko mylące, ale i niebezpieczne.

W odniesieniu do Pana sugestii odnośnie konkurencyjnych rozwiązań dla sekundników tj. cyt. *„zielone światło trzy razy migające przed zmianą na żółte”*, uprzejmie informuję, że ustawodawca nie dopuszcza takiego rozwiązania w związku z czym organ zarządzający ruchem musi bezwzględnie bazować na obowiązujących przepisach prawa. Zgodnie z przepisami prawa o ruchu drogowym, kierowca dojeżdżający do skrzyżowania z sygnalizacją świetlną jest zobowiązany jechać z taką prędkością, aby mógł w każdej chwili bezpiecznie zatrzymać się.

Jak wykazują badania naukowe zachowań kierowców, w przypadku dojeżdżania do skrzyżowania i zauważenia kilku ostatnich sekund zielonego sygnału, w większości przypadków kierowcy znacząco przyspieszali, aby zdążyć na zielonym świetle, a co gorsza część przejeżdżała na czerwonym.

Lublin jako duże miasto postawił sobie za główny cel maksymalne zwiększenie bezpieczeństwa na drodze, w tym niechronionych uczestników ruchu np. poprzez wyeliminowanie niebezpiecznych zachowań kierowców.

Ponadto pragnę wskazać, że koszt zastosowania sekundników na małym i prostym skrzyżowaniu lub przejściu waha się w granicach kilkunastu tysięcy złotych. W odniesieniu do innego przykładowego większego skrzyżowania np. Al. Solidarności-Lubomelska-Kompozytorów Polskich etc. wydatek byłby wielokrotnie większy i nie współmierny do korzyści. Sumarycznie przy ilości 153 sygnalizacji byłoby to mało ekonomiczne,

Reasumując, ewentualne zastosowanie sekundników w Lublinie będzie rozważane na etapie prac projektowych dotyczących rozbudowy obecnego Systemu Zarządzania Ruchem jedynie na skrajnych skrzyżowaniach lub przejściach dla pieszych, o stosunkowo mniejszym natężeniu ruchu w porównaniu z innymi. Podjęcie decyzji w zakresie stosowania sekundników będzie poprzedzone wnikliwą analizą ruchu, wypadkowości i konsultacją z Policją.

Rozpoczęcie prac w tym zakresie planuję w przyszłym roku, a realizacja tego zadania będzie możliwa po pozyskaniu środków ze źródeł zewnętrznych.



Odnosząc się do Pana zapytania cyt. „na temat stanu sprawy związanej z wdrożeniem systemu kierowania ruchem, który... nigdy nie zafunkcjonował. Sprawa trafiła do Sądu..”, pragnę zapewnić Pana Radnego, że wdrożony system zarządzania ruchem od czasu jego budowy działa prawidłowo i zgodnie z założeniami, nie toczyły i nie toczą się sprawy sądowe związane z firmą Qumak.

W tym miejscu należy podkreślić, że z chwilą wdrożenia systemu w Lublinie, zawiązała się ścisła współpraca z służbami państwowymi np. Agencją Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Policją etc. które na bieżąco korzystają z funkcjonalności systemu i bezpośrednio przekładają się na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa, zwiększenie wykrywalności wykroczeń oraz przestępstw i tym samym pozycjonują Lublin w czołówce najbezpieczniejszych miast w Polsce.

Zastępca Prezydenta

Artur Szymczyk

(dokument w postaci elektronicznej podpisany
kwalifikowanym podpisem elektronicznym)