



**BURMISTRZ DZIELNICY URSUS
MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY**

pl. Czerwca 1976r nr 1, 02-495 Warszawa,

tel. 22 443 60 60, faks 22 443 60 11

ursus.burmistrz@um.warszawa.pl, www.um.warszawa.pl, www.ursus.warszawa.pl

UD-XI-ZOR.0003.4.2019.AST
(3.LJA.UD-XI-WIR)

Warszawa, dn. 05.03.2019 r.

Pan

Dawid Kacprzyk

Radny Dzielnic Ursus

Pl. Czerwca 1976 Nr 1

02 – 495 Warszawa

Urząd Miasta Stołecznego Warszawy

Sekretariat Rady

Dzielnic Ursus

wpłynęło dnia 06.03.2019r.

Ldz. 16/19 
podpis

dotyczy: interpelacji nr 13

W uzupełnieniu odpowiedzi na Pana interpelację nr 13 w załączeniu przekazuję otrzymane pismo z Biura Polityki Mobilności i Transportu z dnia 20.02.2019 r.

BURMISTRZ

Bogdan Olesiński

W załączeniu:

- kopia pisma nr PM-IS.0003.4.2019.MBA L.p.:146/19 z dnia 20.02.2019 r.



**BURMISTRZ DZIELNICY URSUS
MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY**

pl. Czerwca 1976r nr 1, 02-495 Warszawa,

tel. 22 443 60 60, faks 22 443 60 11

ursus.burmistrz@um.warszawa.pl, www.um.warszawa.pl, www.ursus.warszawa.pl

UD-XI-ZOR.0003.4.2019.AST
(3.LJA.UD-XI-WIR)

Warszawa, dn. 05.03.2019 r.

Pan

Dawid Kacprzyk

Radny Dzielniczy Ursus

Pl. Czerwca 1976 Nr 1

02 – 495 Warszawa

Urząd Miasta Stołecznego Warszawy
Sekretariat Rady
Dzielniczy Ursus
wpłynęło dnia 06.03.2019r.
L.dz. 16/19 podpis

dotyczy: interpelacji nr 13

W uzupełnieniu odpowiedzi na Pana interpelację nr 13 w załączeniu przekazuję otrzymane pismo z Biura Polityki Mobilności i Transportu z dnia 20.02.2019 r.

BURMISTRZ
Bogdan Olesiński

W załączeniu:

- kopia pisma nr PM-IS.0003.4.2019.MBA L.p.:146/19 z dnia 20.02.2019 r.

p. L. Jamowski

WIK, 20R

01.03.19.

[Handwritten signature]



URZĄD MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY
Biuro Polityki Mobilności i Transportu

ul. Marszałkowska 77/79, 00-683 Warszawa, tel. 22 443 06 25, 22 443 06 26, faks 22 443 06 32
sekretariat.ir@um.warszawa.pl, www.um.warszawa.pl

Warszawa, 20.02.2019 r.

PM-IS.0003.4.2019.MBA

L.p.: 146/19

URZĄD MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY
WYDZIAŁ INFRASTRUKTURY
dla DZIELNICY URSUS
WPLYNEŁO

01.03.2019

Ilość załączników.....

Podpis.....

URZĄD MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY
WYDZIAŁ REZERWACJI

01.03.2019

Ilość.....

Podpis.....

2019-02-20 Urząd Miasta Barańska



PM-IS.0003.4.2019.MBA

Pan
Bogdan Olesiński
Burmistrz Dzielnicy Ursus
m.st. Warszawy
pl. Czerwca 1976 r. nr 1
02-495 Warszawa

Szanowny Panie Burmistrzu!

Poniżej przedstawiam stanowisko tut. Biura w sprawie interpelacji nr 13 (znak: UD-XI-ZOR.0003.4.2019.AST) Radnego Dzielnicy Ursus Pana Dawida Kacprzyka.

Uprzejmie informuję, że przyciski dla pieszych funkcjonują jedynie na skrzyżowaniach wyposażonych w sterowanie zależne od ruchu, tj. dostosowujące długości i występowanie sygnałów zezwalających – w założonych granicach – do natężeń ruchu. Stosowanie takiego rodzaju sterowania jest realizacją zapisów punktu 6.1 Załącznika nr 3 do rozporządzenia¹, które brzmią następująco: „Dodatkowo należy wziąć pod uwagę, że koszty funkcjonowania sygnalizacji świetlnej o pracy stałoczasowej istotnie rosną w przypadku jej działania przy małym natężeniu ruchu, ze względu na wzrost strat czasu i kosztów eksploatacji pojazdów dla wszystkich strumieni i pogorszenie się dyscypliny uczestników ruchu (możliwość nieprzestrzegania zakazu wjazdu i wejścia podczas nadawania sygnału czerwonego i jego odpowiedników). Z tego względu wskazane jest jak najszybsze stosowanie sygnalizacji akomodacyjnej lub zależnej od ruchu, która sama dostosowuje się do rzeczywistych potrzeb.”

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.

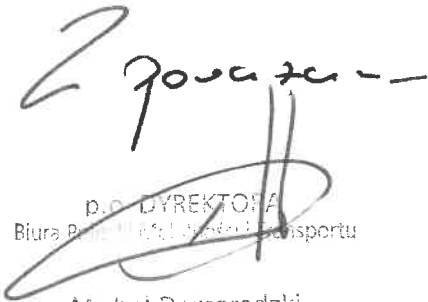
Likwidacja przycisków, czyli rezygnacja ze sterowania zależnego od ruchu, byłaby więc sprzeczna z zapisami rozporządzenia i dokumentów strategicznych m.st. Warszawy oraz zasadami optymalizacji sterowania w zakresie dopasowania do potrzeb wszystkich uczestników ruchu. Zrealizowanie postulatu o cyklicznym uruchamianiu obsługi pieszych, nawet przy braku zapotrzebowania na ich obsługę, spotkałoby się z niezadowoleniem pieszych poruszających się wzdłuż kierunku głównego i pozostałych kolizyjnych uczestników ruchu.

Jednocześnie pragnę poinformować, że skrzyżowania w Warszawie wyposażone w sterowanie adaptacyjne i przyciski dla pieszych jako jedyną detekcję tych uczestników ruchu, są systematycznie doposażane o automatyczną detekcję pieszych. Wszystkie nowo budowane i modernizowane skrzyżowania są wyposażone w automatyczną detekcję pieszych.

Niniejszym pismem zwracam się do Zarządu Dróg Miejskich z prośbą o uwzględnienie przedmiotowego skrzyżowania w planach doposażania skrzyżowań w automatyczną detekcję pieszych.

W przypadku zastosowania automatycznej detekcji – zarówno pieszych jak i rowerzystów – jednocześnie stosuje się przyciski dla tych uczestników ruchu. Po pierwsze, umożliwia to zgłoszenie w przypadku awarii lub nieprawidłowego funkcjonowania automatycznej detekcji (np. w godzinach nocnych). Po drugie, podświetlenie przycisku stanowi potwierdzenie dla pieszych o przyjęciu zgłoszenia, pozwala też nacisnąć przycisk „dla pewności” pieszym, którzy mają taką potrzebę. Po trzecie, przyciski ułatwiają pieszym z dysfunkcją narządu wzroku korzystanie z przejść.

Otrzymuje:
Zarząd Dróg Miejskich
ul. Chmielna 120
00-801 Warszawa
(dotyczy pisma ZDM-DKS.0024.293.2019.KGO)


p.o. DYREKTORA
Biura Plan. i Inż. Drogi i Transportu
Michał Domaradzki