



Pan
Piotr Uhle
Radny Rady Miejskiej Wrocławia

Wrocław, 16 września 2025

WIM-ZR.0003.3.2025

Dotyczy: zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego z tytułu błędnej konfiguracji ITS

Szanowny Panie Radny,

W odpowiedzi na Pana interpelację z dnia 03 września 2025, dotyczącą zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego z tytułu błędnej konfiguracji ITS przedstawiam stanowisko w sprawie.

Ad. 1. Skrzyżowanie Piastowska - Sienkiewicza nie pracuje w trybie systemowym ITS. Infrastruktura nigdy nie została doposażona w niezbędne dla systemu ITS czujniki i kamery. Jedynymi urządzeniami detekcyjnymi są czujniki TLC zainstalowane na sieci trakcyjnej. Podczas budowy przystanków wiedeńskich sytuacja ta nie uległa zmianie. Program pracujący na skrzyżowaniu to program lokalny, akomodowany. Jest to indywidualne rozwiązanie, nie ma charakteru systemowego. Lokalizacja czujnika, niejednakowe umiejscowienie pantografu w różnych typach tramwaju, inna prędkość tramwaju powoduje, że działanie sygnalizacji może nie być doskonałe. Urządzenia detekcyjne nie są dublowane na skrzyżowaniu więc może się też zdarzyć brak zgłoszenia pomimo przejazdu tramwaju.

W przypadku zarejestrowanego nagrania zgłoszenie tramwaju nastąpiło podczas sygnału migania pionowej kreski na sygnalizatorze tramwajowym (odpowiednik sygnału żółtego). Splot wszystkich parametrów: lokalizacja detektora TLC, bezwładność algorytmu, niekorzystny moment przyjazdu tramwaju spowodował, że program nie przeszedł do fazy z zamkniętą służą tramwajową. W ramach prac korygujących zostanie zmieniona lokalizacja czujnika TLC i problem nie będzie występował w przyszłości.

Ad. 2. Każda sytuacja, gdzie występuje krzyżowanie się tras różnych uczestników ruchu może prowadzić do sytuacji niebezpiecznych. Piesi wsiadający i wysiadający z tramwaju nie są wyłączeni z tej reguły.

Ad. 3. Jak w punkcie pierwszym to nie jest schemat działania ITS

Ad. 4. Analizy działania systemu ITS wykonywane są w sposób ciągły. Przypadki nieoptymalnej pracy i sugestie korekty systemu ITS (jak i sygnalizacji bez ITS-u) każdorazowo poddawane są analizie i, w przypadku potwierdzenia ich zasadności, zmiany są implementowane w terenie. Przypadki wsiadania i wysiadania pasażerów z autobusów i tramwajów są także analizowane.

Ad. 5. Przypadki nieoptymalnej pracy i sugestie korekty systemu ITS zgłasza najczęściej MPK.

Wszystkie przypadki są szczegółowo analizowane. Jednocześnie wyjaśniam, że nie posiadamy oczekiwanej przez Pana listy zgłaszanych spraw konfiguracji ITS w formie jakichkolwiek dokumentów możliwych do powielenia i udostępnienia, gdyż takowe nie były nigdy sporządzane.

Aby powyższe stwierdzenie nie wywołało Pana zaskoczenia, śpieszę wyjaśnić, co następuje:

Publiczna deklaracja, że coś „zostało zanalizowane” lub, że „przeprowadzono analizy” nie oznacza zawsze zlecenie lub wykonanie opracowania mającego jakąś materialną formę. Przeciwnie, w większości przypadków, analizy prowadzone indywidualnie lub zespołowo są pewnym procesem myślowym, wymianą poglądów lub omówieniem różnych aspektów problemu bez przybierania formy materialnej jakiegoś opracowania czy broszury. W służbach miejskich, ale także w wielu innych środowiskach, tak wiele spraw wymaga zanalizowania, oceny wariantów rozwiązania czy też doboru optymalnej decyzji, że dokumentowanie każdego takiego działania w formie materialnej byłoby nie tylko zbędnym rozrostem biurokratycznym, ale – czasami – mogłoby sparaliżować działania merytoryczne.

Ad. 6. Sytuacja na skrzyżowaniu Piastowska - Sienkiewicza jest indywidualnym rozwiązaniem, więc podobna sytuacja nie będzie miała miejsca w żadnym innym miejscu we Wrocławiu.



Renata Granowska

Wiceprezydent Wrocławia

Sprawę prowadzi: Urząd Miejski Wrocławia; Wydział Inżynierii Miejskiej; ulica Gabrieli Zapolskiej 4; 50-032 Wrocław; tel. + 48 717 77 71 12; fax. + 48 717 77 75 79; wim@um.wroc.pl; www.wroclaw.pl