



Pan
Michał Kurczewski
Radny
Rady Miejskiej Wrocławia
ul. Sukiennice 9
50 – 107 Wrocław

Wrocław, 17 marca 2021 r.

WIM-ER.7221.22.2021.RS

Dotyczy: zapytanie w sprawie czasu ewakuacji tramwaju wynikającego z instrukcji MPK

W odpowiedzi na Pana zapytanie z dnia 8 marca 2021 r. w sprawie czasu przejazdu tramwajów na skrzyżowaniach wynikających z instrukcji MPK i założonych przez WIM we Wrocławiu przedstawiam stanowisko w przedmiotowej sprawie.

Programy sygnalizacji muszą być zgodne z obowiązującymi przepisami. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego w warunków ich umieszczania na drogach, w wymaganiach formalnych dla programów sygnalizacji, przewiduje zastosowanie prędkości ewakuacji tramwajów przy obliczaniu czasu ewakuacji o następujących wartościach:

Czas ewakuacji $t_e(i,j)$ oblicza się według wzoru:

$$t_e(i,j) = \frac{s_e(i,j) + l_p}{v_e(i)} \quad [8.3.4.3]$$

gdzie:

- $s_e(i,j)$ – długość drogi ewakuacji strumienia i od linii zatrzymania do punktu kolizji ze strumieniem j [m],
- l_p – wartość wydłużająca drogę ewakuacji w zależności od rodzaju strumienia:
 - 10 m dla strumienia pojazdów,
 - 14 m dla strumienia autobusów,
 - $n \times 13,5$ m dla strumienia tramwajów, gdzie n jest liczbą wagonów w składzie,
 - 0 m dla strumienia pieszych i rowerzystów,
- $v_e(i)$ – prędkość ewakuacji [m/s], którą należy przyjąć:
 - dla strumienia pojazdów równą prędkości dopuszczalnej na wlocie, jednak nie większą niż 14 m/s,
 - dla strumienia autobusów i strumienia tramwajów równą prędkości dopuszczalnej na wlocie, jednak nie większą niż 10 m/s,
 - dla pieszych – 1,4 m/s (1,0 m/s w przypadku przejść dla niepełnosprawnych),
 - dla rowerzystów – 4,2 m/s.

Ustawodawca zatem precyzyjnie określił prędkość ewakuacji tramwajów. Może się zdarzyć, że przy tak określonych czasach międzyzielonych na skrzyżowaniu jest jeszcze tramwaj, gdy pojazdy dostają zielone światło, ale należy wziąć pod uwagę czas dojazdu tych pojazdów.

Na skrzyżowaniach zdarza się także zaobserwować dłuższą ewakuację tramwajów. Jednak fakt ten nie oznacza, że sygnalizacja wymaga korekty. Sygnalizacja jest tylko jednym z elementów regulujących zachowanie kierowców na drodze. Sygnalizacja porządkuje ruch na skrzyżowaniu, ale nie zwalnia kierowców z obowiązku przestrzegania przepisów ogólnych prawa o ruchu drogowym. Otrzymanie sygnału zielonego przez kierującego nie znaczy, że na skrzyżowanie wolno bezwarunkowo wjeżdżać. Można to zrobić, gdy strumienie ewakuujące zdążą zjechać poza punkty potencjalnej kolizji.

Przy obecnie zastosowanych programach sygnalizacji świetlnej nie obserwuje się wypadków z udziałem tramwajów, których przyczyną byłyby zbyt krótkie czasy międzyzielone.

Wprowadzenie na skrzyżowaniu czasów międzyzielonych, z uwzględnieniem niższych niż wynikające z przepisów prawa prędkości ewakuacji, zdecydowanie zmniejszyłoby długości światła zielonego dla poszczególnych relacji, a tym samym ograniczyłaby się przepustowość skrzyżowania dla wszystkich jego użytkowników. Odnosząc się do kwestii bezpieczeństwa pieszych informuję, że w programach pracy sygnalizacji świetlnej każdorazowo stosownie do potrzeb korygowane są dodatkowo ustawienia czasów międzyzielonych pomiędzy przejazdem tramwaju a otwarciem światła zielonego dla pieszych tak, aby zapewnić maksymalne bezpieczeństwo pieszym. Rozwiązania te stosowane są zarówno w przypadku występowania na skrzyżowaniach zwrotnic i rozjazdów jak i w innych sytuacjach np. skrzyżowań rozległych lub z przejazdem po łuku.

Jeśli na niektórych skrzyżowaniach zdaniem MPK jest potrzeba dalszej weryfikacji programu sygnalizacji to są one wskazywane na Komisji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego wraz z określeniem konkretnych relacji, których dotyczy ten problem. Wydział Inżynierii Miejskiej ze swej strony organizuje spotkanie w terenie celem wspólnej oceny sytuacji i ustalenia możliwości rozwiązania zgłoszonego problemu. Takie indywidualne podejście do sytuacji spowodowało na przykład, że został wydłużony czas pomiędzy końcem sygnału zielonego dla tramwaju nr 1 a przejściem dla pieszych przez torowisko po stronie ulicy Curie-Skłodowskiej.

Ponadto każdy projekt po wdrożeniu w terenie podlega szczególnej obserwacji w wyniku której wprowadzane są, w razie potrzeby, niezbędne korekty.

Instrukcja, którą Pan przywołuje w swoim zapytaniu nie jest nowa. Funkcjonuje we Wrocławiu od wielu lat, a proces eliminacji i minimalizacji zagrożeń jest ciągły i dotyczy wszystkich skrzyżowań.

Do wiadomości:

1. Biuro Rady Miejskiej Wrocławia
2. Kancelaria Prezydenta Wrocławia
3. a/a.