

Toruń, 12.05.2020 r.

WGK.TD.152.6.2020.AW

Pan
Marcin Łowicki

Odpowiadając na petycję z dnia 24.02.2020 r. (z datą wpływu do tut. urzędu 28.02.2020 r.) w sprawie stworzenia z Torunia miasta przyjaznego dla pieszych i kierowców informuję, co następuje:

Większość sygnalizacji świetlnych w Toruniu jest sygnalizacjami akomodacyjnymi (przystosowującymi się). Oznacza to, że sygnalizacje te wyposażone są w większym lub mniejszym stopniu w urządzenia, które przez detekcję ruchu podają odpowiedni sygnał do systemu sterującego sygnalizacją. W systemie realizowane są procesy zgodnie z wprowadzonymi do oprogramowania zmiennymi fazami wzbudzającymi odpowiednią do sytuacji sekwencję świecenia sygnalizacji. Dane przesyłane są do systemu z detektorów ruchu, które umieszczane są m.in. w jezdni (pętle indukcyjne), na wysięgnikach (wideodetektory) oraz z przycisków uruchamianych przez pieszych i rowerzystów.

Sterowanie sygnalizacją przy pomocy przycisków na przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerzystów jest obecnie w Toruniu najczęściej stosowanym rozwiązaniem. Przebudowa sygnalizacji i wymiana przycisków na detektory jest kosztownym rozwiązaniem, jednakże Miejski Zarząd Dróg w Toruniu bierze je pod uwagę przy nowych inwestycjach związanych z budową sygnalizacji. Dotychczas rozwiązanie wykorzystujące detektory ruchu dedykowane pieszym i rowerzystom zostało zastosowane na kilku skrzyżowaniach w Toruniu (m.in. Pl. NOT-u, tj. skrzyżowanie Szosa Chełmińska / Odrodzenia / Czerwona Droga / Al. Solidarności).

Poza pieszymi, rowerzystami i kierującymi prywatnymi pojazdami istnieje jeszcze jedna, istotna grupa uczestników ruchu drogowego w mieście, mianowicie kierujący pojazdami transportu publicznego, w szczególności tramwajami. Na większości skrzyżowań sterowanych sygnalizacją świetlną w mieście, gdzie kursuje komunikacja tramwajowa zastosowany jest priorytet dla tych środków transportu publicznego. W miejscach, gdzie możliwe jest wdrożenie tego rozwiązania dla komunikacji autobusowej, również jest ono stosowane (np. wyjazd z zatoki na skrzyżowaniu Szosa Lubicka / Wyszyńskiego).

Skracanie cyklu światła na podstawie detekcji ruchu pieszych zbliżających się do przejścia dla pieszych jest tylko drobnym elementem systemów stosujących Split Cycle Offset Optimisation Technique (tzw. SCOOT). Element, o którym Pan wspomniał (detekcja) jest już stosowany w Toruniu na niektórych przejściach dla pieszych, na co wskazano wcześniej w niniejszym piśmie. Systemy oparte o SCOOT są kompleksowymi rozwiązaniami służącymi zaawansowanemu, adaptacyjnemu sterowaniu ruchem całej miejskiej sieci drogowej. Takie rozwiązania systemowe są kosztowne. Wprowadzanie rozwiązań systemowych nie może być rozłożone w dłuższej perspektywie czasu (np. 10 lat) a to

wymaga zaangażowania znaczących środków finansowych w krótkim czasie, które przekraczają obecnie możliwości finansowe miasta w zakresie drogownictwa.

Ponadto, w ramach utrzymania sygnalizacji świetlnej, na zlecenie Miejskiego Zarządu Dróg w Toruniu (MZD) codzienne wykonywane są objazdy kontrolne oraz obserwowany jest ruch występujący na sterowanych skrzyżowaniach. Jednocześnie nadmienię, że Komisja Organizacji i Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego podczas posiedzeń często analizuje i opiniuje wnioski o wprowadzenie zmian w sygnalizacji świetlnej. W razie potrzeby zlecane są zmiany w programach sterujących sygnalizacją świetlną tak, aby ich cykle były możliwie optymalne dla bieżącej sytuacji drogowej.

Z poważaniem

DYREKTOR
Wydziału Gospodarki Komunalnej


Marcin Kowallek

Otrzymują:

1. Adresat
2. BRM
3. KPMT
4. MZD
5. WGK a/a


