



Zastępca Prezydenta Miasta Szczecin

Anna Szotkowska

pl. Armii Krajowej 1, 70-456 Szczecin
tel. +4891 42 45 050, fax. +4891 42 21 129
aszotkow@um.szczecin.pl • www.szczecin.eu

Szczecin 2023-05-...²⁹

Pan Przemysław Słowik
Radny Rady Miasta Szczecin

Nasz znak: WGK-III.0003.2875.4988.2023.MCh

Dotyczy: traktowania priorytetowo pieszych przy programowaniu sygnalizacji świetlnych

Szanowny Panie Radny

w odpowiedzi na interpelację nr 4988 uprzejmie informuję, iż średni koszt przeprogramowania sygnalizacji świetlnej to około 15 0000 zł brutto. Koszt oczywiście uzależniony jest od ilości grup sygnalizacyjnych i stanowi część projektu organizacji ruchu, który to na rozległych skrzyżowaniach może wynieść nawet kilkadziesiąt tysięcy złotych. Projektując program sygnalizacji każde przejście dla pieszych traktuje się osobno pod względem minimalnego czasu zielonego oraz kolizji z innymi strumieniami ruchu. Jeżeli istnieje możliwość uruchomienia kilku przejść w ciągu jednocześnie, uwzględnia się to w programie, ale nie zawsze jest taka możliwość z uwagi na chociażby ilość grup sygnalizacyjnych pozostałych uczestników ruchu na rozpatrywanym skrzyżowaniu. Nie planuje się obecnie wykonania audytu wszystkich przejść dla pieszych z sygnalizacją świetlną w centrum miasta. Sygnalizacje świetlne programowane są zgodnie z zatwierdzonymi projektami stałej organizacji ruchu w zakresie programów sygnalizacji. Natomiast projekty programów sporządzane są zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2003 r. nr 220 poz.2181 z późn. zm.) wraz z załącznikami 1-4. Zgodnie z ww. rozporządzeniem prędkość pieszego brana pod uwagę przy projektowaniu sygnalizacji świetlnej opiewa na 1,4 m/s lub 1,0 m/s.

Przejście pieszego przez jezdnię czy przez dwie jezdnie i torowisko w dużej mierze zależy również od momentu wejścia pieszego na przejście dla pieszych (od czasu nadawania przez sygnalizator światła zielonego) jak również cech psychofizycznych poszczególnych osób, które w zależności od stanu zdrowia, wieku czy posiadanego bagażu wskazują na różne prędkości poruszania się. Obecnie przebudowywane skrzyżowania z sygnalizacją świetlną o których Pan

wspomina, z uwagi na zapewnienie bezpieczeństwa są coraz bardziej rozbudowane i powiększone o kolejne relacje skrzyżne, a w konsekwencji posiadają dodatkowe grupy sygnalizacyjne, które w cyklu sygnalizacji świetlnej wymagają wprowadzenia czasów nadawania sygnału zielonego kosztem skrócenia nadawania sygnału zielonego innym grupom. Stąd pozorne odczucie, iż sytuacja przed przebudową była korzystniejsza dla wybranej grupy sygnalizacyjnej czy uczestnika ruchu.

Zapewniam jednakże, iż przy projektowaniu programu sygnalizacji świetlnej brano są pod uwagę kwestie nie tylko dostosowania do obowiązujących przepisów lecz również aspekt optymalizacji dla wszystkich uczestników ruchu drogowego w celu zapewnienia możliwie najwyższego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

2

Anna Szukalska

[Signature]

Zastępca Prezydenta Miasta

Anna Szukalska