



L.dz. KLIR /02/10/2016

Poznań, dnia 26-10-2016 r.

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I
BUDOWNICTWA

Departament Transportu Drogowego

STANOWISKO STOWARZYSZENIA KLUB INŻYNIERII RUCHU (S-KLIR)

W SPRAWIE PROJEKU z dnia 27 września 2016r.:

- „Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

Problem wyświetlaczy (odliczników, liczników czasu) czasu pozostałego do zakończenia sygnału zielonego i czerwonego budzi wieloletnie emocje. Wydaje się, że obecnie możemy już mówić o pewnej polaryzacji stanowisk.

Z jednej strony są przedstawiciele branży drogowej i środowiska związanego z szeroko rozumianym bezpieczeństwem ruchu drogowego głośno wyrażający swoje negatywne stanowisko dla tego rozwiązania przedstawiając zagrożenia jakie ono może ze sobą nieść.

Z drugiej strony są kierowcy, którzy wskazują na poprawę komfortu jazdy i rzekomą poprawę przepustowości jaką tego typu urządzenia dają.

W tej sytuacji Stowarzyszenie KLIR stoi na stanowisku, że jakkolwiek ostateczna decyzja Ministerstwa powinna zostać poprzedzona badaniami rzeczywistego wpływu wyświetlaczy czasu na takie aspekty ruchu drogowego jak jego: bezpieczeństwo, przepustowość, komfort. Czynniki te wymieniono nieprzypadkowo w takiej kolejności. Biorąc pod uwagę, że nie widać przesłanek, które wymuszałyby na Ministerstwie konieczności szybkiego procedowania tych zmian, a jednocześnie mając na względzie potencjał intelektualny i merytoryczny wielu jednostek naukowo – badawczych w Polsce, które z powodzeniem mogłyby przygotować rzeczową ekspertyzę wpływu wyświetlaczy na ruch drogowy z niepokojem dostrzegamy swoistą „drogę na skróty”, które Ministerstwo przyjęło w procesie dopuszczenia do stosowania przedmiotowych urządzeń. W naszej ocenie jest to tym bardziej błędne podejście, że dotychczas opublikowane eksperymenty badawcze w tym temacie przygotowane przez Zarząd Dróg Miejskich w Grudziądzu czy Politechnikę Śląską wykazują negatywny wpływ wyświetlaczy na zachowania kierowców. Trzeba jednocześnie podkreślić, że tego typu urządzeń w proponowanym zakresie funkcjonowania nie używa się w żadnym z przodujących w kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego krajów Europy. Z drugiej strony ich liczba na polskich drogach jest na tyle duża, że stanowiłaby niewątpliwie wystarczającą próbę badawczą do rzetelnej ekspertyzy mogącej ocenić ich rzeczywisty wpływ na warunki i bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zważywszy, że nie jest nam znane tego typu opracowanie w krajach Unii Europejskiej tracimy przy okazji możliwość eksportowania tego typu wiedzy, także na inne kraje. W kontekście wszystkich

wymienionych wyżej argumentów uzasadnienie Ministerstwa do przygotowywanego aktu prawnego podkreślające zalety wyświetlaczy w naszej ocenie jest co najmniej kontrowersyjne.

Mając powyższe na uwadze **Stowarzyszenie Klub Inżynierii Ruchu negatywnie opiniuje przygotowywane zmiany legislacyjne**, nawet uwzględniając fakt, że w dotychczasowych naszych stanowiskach podkreślaliśmy, że widzimy możliwość ograniczonego stosowania wyświetlaczy czasu pozostałego np. w sygnalizacjach dedykowanych komunikacji zbiorowej (tramwaj, autobus), w sygnalizacjach wahadłowych sterujących ruchem w miejscach zawężeń jezdni np. spowodowanych pracami drogowymi czy na niektórych przejściach dla pieszych.

Niezależnie od negatywnej opinii, jeżeli Ministerstwo nie uzna powyższych argumentów za wystarczające do zmiany formuły rozstrzygnięcia tematu wyświetlaczy i będzie kontynuowało prace legislacyjne w dotychczasowej formie Stowarzyszenie KLIR wnosi następujące uwagi techniczne do procedowanego Rozporządzenia:

- w części 2 pkt 2.2 uważamy, że wyświetlacze prędkości czy wyświetlacze czasu powinny zostać dopisane do urządzeń pomocniczych, a nie informacyjnych;
- w części 3 pkt 3.1 w akapicie ósmym zapis, że w symbol czasu musi być wyświetlany tylko w kolorze czerwonym lub zielonym eliminuje możliwość stosowania wyświetlaczy w połączeniu z sygnalizatorami dla tramwajów i autobusów (sygnalizatory ST, STK, SB);
- w części 3 pkt 3.1 w akapicie dziesiątym należy wykreślić zapis, że „urządzenie to może być stosowane z sygnalizacją świetlną stałoczasową”, gdyż w przypadku pełnego zakresu wyświetleń jest to oczywiste natomiast eliminuje możliwość wyświetlania sygnału pozostałego w stałoczasowych przedziałach wynikających np. z przejść międzyfazowych w sygnalizacjach zmiennoczasowych czy acyklicznych. Jest to istotne z punktu widzenia sygnału w sygnalizatorach dedykowanych komunikacji zbiorowej;
- należy w sposób analogiczny jak dla pozostałych elementów infrastrukturalnych sygnalizacji świetlnej określić warunki techniczne dla tego typu urządzeń. Bardzo wartościowy artykuł określający zagrożenia z dowolności technicznej stosowania wyświetlaczy ukazał się w tegorocznym wrześniowym numerze miesięcznika Transportu Miejskiego i Regionalnego „Problemy stosowania liczników czasu w drogowej sygnalizacji świetlnej”. Na szereg postawionych w nim pytań bardzo istotnych z punktu widzenia bezpiecznego funkcjonowania sygnalizacji świetlnej procedowane przepisy nie odpowiadają. Stoimy na stanowisku, że warunki techniczne do stosowania wyświetlaczy powinny zostać bezwzględnie doprecyzowane;
- przepisy nie regulują kwestii końcowego momentu odliczania czasu. Musimy zauważyć, że problem „trzech ostatnich sekund” jest obecnie różnorodnie realizowany. Tego typu zagadnienia muszą być rozwiązywane na etapie przepisów wykonawczych.

Z poważaniem,

Prezes Stowarzyszenia Klub Inżynierii Ruchu



Tomasz Borowski