



Prezydent Miasta Rybnika

44-200 Rybnik, ul. Bolesława Chrobrego 2  
t +48 32 43 92 107, f +48 32 42 24 124  
rybnik@um.rybnik.pl

Andrzej Wojacek

Radny Miasta Rybnika



BR.0003.120.2022

2022-193250



Rybnik, dnia 28 listopada 2022 r.

W związku z Pana interpelacją w sprawie zabudowy sygnalizacji świetlnej na przejściu dla pieszych na ul. 1 Maja (Biedronka-Boisko) oraz wcześniejszą odpowiedzią z dnia 3.11.2022r. informuję, iż w ramach zgłoszonego zagadnienia dokonano pomiarów i obserwacji zachowań uczestników ruchu drogowego oraz analizy na podstawie zasad opisanych w punkcie 6.3 załącznika nr 3 do rozporządzenia 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 (WTdZiS).

Pomiary i obserwacje ruchu zrealizowano w dniu 8 listopada 2022r. w godzinach od 13.30-14.30 na który przypada maksymalny jednoczesny ruch pieszych i pojazdów, który wyniósł:

- ruch kołowy w godz. 13.30-14.30: 1160E/h
- ruch pieszy w godz. 13.30-14.30: 240p/h

Ponadto, średni czas oczekiwania pieszych na bezpieczne wejście na pasy dla pieszych wyniósł 2,02 sekundy, a maksymalny nie przekroczył 5 sekund. Powyższy czas oczekiwania dotyczy oceny przez pieszego możliwości wejścia na przejście łącznie z ewentualnym zatrzymaniem się pojazdów na obu pasach ruchu w celu ustąpienia mu pierwszeństwa.

W okresie od 14:05 do 14:15 ruch pieszych może mieć negatywny wpływ na ruch pojazdów na drodze, jednak trudno jednoznacznie ocenić jego istotność, gdyż w tym okresie czasu masowe jednoczesne opuszczanie parkingów przykopalnianych

kilkoma wyjazdami wywołuje kongestie w ruchu drogowym na obu pasach ruchu zarówno przed jak i za przejściem dla pieszych będącym przedmiotem analizy.

W tym czasie w okresie 10 minut z przejścia skorzystało 109 pieszych czyli 45% natężenia pieszych występującego w okresie pomiarowym, przy średnim czasie oczekiwania na bezpieczne wejście na pasy wynoszącym 1,75 sekundy. W pozostałym okresie czasu ruch pieszy nie ma istotnego wpływu na ruch kołowy.

W czasie pomiarowym czyny wyczerpujące znamiona wykroczenia w ruchu drogowym popełniło dziewięć osób tj. przechodzenie w odległości ok. 20m od wyznaczonego przejścia lub przejazd rowerem po wyznaczonym przejściu. Stanowi to 3,6% osób przekraczających jezdnię w sąsiedztwie przejścia.

Kierujący w ustępują pierwszeństwa pieszym, co ujawnia się w średnim czasie oczekiwania na przejście. W ośmiu przypadkach niezatrzymanie się przed przejściem dla pieszych częściowo można kwalifikować jako wykroczenie, gdyż obecnie pomimo nabywania pierwszeństwa już przy „wchodzeniu”, pieszemu nadal zabrania się wejścia bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd (w tym na przejściu dla pieszych), a jednoznaczna ocena przez kierującego czy pieszy ma zamiar wejść na przejście czy idzie wzdłuż ulicy może być utrudniona ze względu na istniejącą infrastrukturę (położenie chodnika przyległe bezpośrednio do jezdni).

Stanowi to 0,68% wszystkich kierujących w czasie pomiarowym, kiedy statystyczna średnia prędkość ruchu pojazdów wyniosła 23km/h.

Istotnie przejście to jest najbardziej obciążonym przejściem w tym rejonie. Popularność tego przejścia wynika z lokalizacji przystanków komunikacji miejskiej, oraz z faktu możliwości przechodzenia bez dłuższego oczekiwania, czyli szybciej niż ma to miejsce na najbliższym skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną. Osoby idące wzdłuż ulicy 1-go Maja od strony ul. Śląskiej i Przewozowej tj. obecnej sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu w większości wybierają to przejście, które nie ma sygnalizacji świetlnej.

Zabudowa sygnalizacji świetlnej może nieco ułatwić ruch pojazdom i zmniejszyć ilość zatrzymań, jednak ze względu na warunki miejscowe i chwilowy wzrost potoków ruchu pieszych i pojazdów nie należy oczekiwać istotnej poprawy. Natomiast na pewno wydłuży czas oczekiwania pieszym, które może średnio statystycznie osiągać wartości jak na skrzyżowaniu 1-go Maja/Przewozowa/Śląska, gdzie szacuje się że wynosi on około 50 sekund przy maksymalnym obciążeniu skrzyżowania.



W obecnym porządku prawnym sygnalizacji na przejściach dla pieszych poza skrzyżowaniami na terenie zabudowanym należy w zasadzie stosować tylko na jezdniach o co najmniej dwu pasach ruchu w każdym kierunku, oraz doraźnie w miejscach, gdzie krzyżujące się potoki pojazdów i pieszych powodują stałe kongestie ruchu przez znaczny okres dnia i nie ma możliwości zorganizowania przejścia bezkolizyjnego (pod lub nadziemnego)

Na podstawie powyższych natężeń ruchu i danych pozyskanych w dniu 26 listopada 2022r. od Komendanta Miejskiego Policji w Rybniku zgodnie z zasadami pkt 6.3.3-4 WTdZiS ustalono:

kryterium obciążenie przejścia -  $P(v)=0,24*1160=278 \rightarrow$  ilość punktów 33pkt

kryterium wypadków z pieszymi -  $P(VI)$  brak w ciągu 24 miesięcy  $\rightarrow$  ilość punktów 0

Kryterium łączne  $P(v) + P(VI)$  dla analizowanych czynników wyniosło 33 pkt co należy interpretować w taki sposób, iż analizowane czynniki nie wskazują na potrzebę zastosowania systemu sterowania ruchem. Przy ilości punktów powyżej 100 należy przyjąć, że analizowane czynniki uzasadniają potrzebę zastosowania sygnalizacji świetlnej.

Ze względu na powyższe okoliczności obecnie nie przewiduje się realizacji systemu do sterowania ruchem na przejściu dla pieszych.

PREZYDENT MIASTA

Piotr Kuczeła

Informacja na temat Administratora danych osobowych znajduje się w Kancelarii Urzędu oraz na stronie BIP Urzędu Miasta Rybnika <https://bip.um.rybnik.eu/rodo>.  
Kontakt do Inspektora ochrony danych Urzędu Miasta Rybnika: [iod@um.rybnik.pl](mailto:iod@um.rybnik.pl).