

Pytania do GDDKiA

Proszę o odpowiedź na następujące tematy:

1) Czy prowadzą Państwo statystyki dotyczące skuteczności zastosowania oświetlenia drogowego w zapewnieniu bezpieczeństwa dla węzłów autostradowych i ekspresowych wyposażonych w lampy w porównaniu z węzłami, które wcale nie mają takiego oświetlenia ? Starsze fragmenty autostrad czy dróg ekspresowych w Polsce nie mają lamp drogowych na niektórych węzłach a pomimo dużego natężenia ruchu odbywa się on płynnie a zjazdy są bardzo dobrze i wystarczająco oznaczone znakami uzupełniającymi F14a-c (np. obwodnica A4 Krakowa).

2) Czy dane statystyczne i pomiary rzeczywiście wskazują, że oświetlenie węzłów na drogach szybkiego ruchu przynosi jakakolwiek poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego ? Jaka, w przypadku braku potwierdzenia mniejszej liczby kolizji, jest zasadność utrzymywania tak kosztownego całorocznego systemu oświetlenia (bez inteligentnych systemów sterowania lampami) skoro argument bezpieczeństwa nie mógł zostać potwierdzony na tych przecież z definicji bezkolizyjnych skrzyżowaniach ?

3) Na podstawie jakich badań i pomiarów zostały wprowadzone obowiązujące normy i rozporządzenia według których oświetla się takie węzły, choć jak wskazuje tu przykład niemieckich autostrad brak takiego oświetlenia od wielu lat nie przeszkadza w szybkim, efektywnym i bezpiecznym poruszaniu się po autostradach (w tym wielu trójpasmowych) i ich węzłach ?

4) Czy przepisy i normy zostały wprowadzone a priori, z góry bez wcześniejszych badań i pomiarów które potwierdzałyby rzeczywisty statystyczny wzrost bezpieczeństwa ? Czy w badaniach i ustaleniu norm brano pod uwagę, że jakość światła jest z roku na rok lepsza tak iż oświetlają one drogę coraz lepiej i nie jest konieczna tak duża intensywność oświetlenia na wielu węzłach autostradowych i dróg ekspresowych ?

5) Na jakim obecnie etapie jest GDDKiA przy wprowadzaniu (lub jego ułatwianiu) inteligentnych systemów sterowania oświetleniem ruchem ulicznym na drogach krajowych, węzłach autostradowych i dróg ekspresowych, MOP i drogach krajowych ?

W szczególności brak takich systemów widzę u siebie w okolicy gdzie na węźle-skrzyżowaniu drogi 45 i 74 oraz 488 i 74 (północna obwodnica Wielunia) jest mały lub b. mały ruch w godzinach nocnych a lampy drogowe świecą oświetlając z taką samą mocą pustą drogę w dłuższych okresach bezruchu na obu drogach. Brak takich systemów sterowania oświetleniem ulicznym w zależności od natężenia ruchu na drodze generuje duże koszty opłat za energię elektryczną dla samorządów. Systemy takie pozwalają na duże oszczędności.

6) Co należy zrobić, aby węzły autostrady (drogi ekspresowej) lub wyżej wymienionym skrzyżowaniu dróg DK 45, 488 z DK 74 wprowadzić inteligentne systemy sterowania oświetleniem ulicznym ? Czy GDDKiA robiła pomiary ruchu na ww. skrzyżowaniu, aby później móc ustalić czy możliwe jest wprowadzenie zastosowanie sterowania (zmniejszenia) mocy oświetlenia w razie małej ilości ruchu co jest zgodne z normą PN-EN 13201 która pozwala na możliwość oszczędności energii w wyniku ściemniania oświetlenia w tej części nocy, w której ruch jest niewielki. W szczególności ruch na zjazdach z dróg ekspresowych nocą jest mały (moje obserwacje dotyczą węzłów Złoczew i Wieluń na S8).

7) Czy w przepisach jest określone z jakim maksymalnym natężeniem światła (luksy) lampa uliczna może oświetlać prywatny budynek domu mieszkalnego z oknami w porze ciszy nocnej (w szczególności gdy oprawy są zamontowane zbyt ze zbyt dużym kątem nachylenia, co ma częste miejsce) ?