



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

OR-03.0003.4272.2018

Kraków, 29 PAŹ. 2018

**Pan
Stanisław Rachwał
Radny Miasta Krakowa**

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie wyjaśnienia przyczyn zatorów komunikacyjnych na ulicach Krakowa, zgłoszoną na sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 10 października 2018 r., uprzejmie informuję.

Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie regularnie wprowadza rozwiązania mające na celu usprawnienie działania sygnalizacji świetlnej na terenie Krakowa. Przez ostatnie 10 lat wprowadzane są rocznie setki zmian w działaniu programów sygnalizacji w celu poprawy warunków ruchu. Prawie wszystkie sygnalizacje posiadają urządzenia detekcji dostosowujące działanie programu do danych zebranych na skrzyżowaniu, a ponad 75 % jest podłączonych do Systemu Sterowania Ruchem, który optymalizuje działanie na bazie pomierzonych natężeń ruchu.

Należy podkreślić, że działanie sygnalizacji odbierane jest różnie przez poszczególne grupy użytkowników ruchu. Wydłużanie sygnałów zielonych dla kierunku głównego wiąże się z utrudnieniami dla kierowców kierunków podporządkowanych oraz pieszych zamierzających przekroczyć ciąg tranzytowy, gdyż dłużej oczekują na zmianę sygnału na zielony. Jest to tylko jedna z konsekwencji wprowadzenia takich zmian, dlatego wypracowane rozwiązanie musi być kompromisem pomiędzy potrzebami wszystkich użytkowników ruchu, które często są sprzeczne ze sobą. Rozwiązania są również dostosowywane do ról jakie pełnią poszczególne ulice w sieci drogowej miasta. W ścisłym centrum ukierunkowane są dla pieszych, w ciągach linii tramwajowych obowiązuje priorytet dla komunikacji publicznej, a na ciągach tranzytowych sygnały są podporządkowane rozwiązaniom promującym poruszanie się tymi ciągami.

W kwestii ul. Opolskiej należy podkreślić, że ulica ta służy jednocześnie jako trzecia i czwarta obwodnica i przepustowość tego ciągu jest aktualnie wyczerpana. ZIKiT przez ostatnie 10 lat wprowadzał stopniowe zmiany mające na celu poprawę przepustowości i warunków ruchu na poszczególnych skrzyżowaniach, które szybko były niwelowane przez wzrost natężenia ruchu. Jednak możliwości zmiany ze względu na potrzeby innych uczestników ruchu (pieszych, komunikacji publicznej i obsługi terenów przyległych) uległy już wyczerpaniu. Należy bowiem zaznaczyć, że wydłużanie sygnału zezwalającego na przejazd powyżej pewnych granic nie tylko oznacza pogorszenie warunków ruchu dla kierunków podporządkowanych, ale również dla samego ciągu. Dzieje się tak ze względu na to, że koordynacja sygnalizacji przy

wydłużaniu sygnałów zielonych przestaje dobrze funkcjonować, a co gorsze, przepełnieniu ulegają powierzchnie akumulacji dla pojazdów oczekujących na relacje skątne z ul. Opolskiej. Przykładem są lewoskręty w ul. Mackiewicza i ul. Prądnicką, na których już zdarza się przy obecnych cyklach, że nagromadzone podczas sygnału zielonego dla kierunku głównego kolejki pojazdów przebiegają przez sąsiednie pasy ruchu ograniczając przepustowość ul. Opolskiej.

Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie nadal będzie podejmował starania mające na celu maksymalizację wykorzystania istniejącego ciągu, np. poprzez podłączenie go do Systemu Sterowania Ruchem. Natomiast kolejne zmiany polegające na wydłużaniu cyklu programów dla szczytów komunikacyjnych niosą ze sobą ryzyko pogłębienia dotychczasowych dysproporcji, w związku z tym takie działania nie są obecnie planowane.



Otrzymują:

1. Adresat
2. Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie
3. Biuletyn Informacji Publicznej
4. aa