



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

05 GRU. 2016

OR-03.0003.2101.2016

Kraków,

**Pan
Jakub Kosek
Radny Miasta Krakowa**

W odpowiedzi na Pana interpelację w sprawie wydłużenia zielonego światła dla wyjeżdżających z ulicy Rydla oraz zastosowania automatycznego światła zielonego dla komunikacji miejskiej, zgłoszoną na sesji Rady Miasta Krakowa w dniu 23 listopada 2016 r., uprzejmie informuję.

Sygnalizacja świetlna na skrzyżowaniu ulicy Bronowickiej z ulicą Rydla jest wyposażona w urządzenia dostosowujące działanie sygnalizacji świetlnej do istniejących warunków ruchu w ramach systemu sterowania ruchem. W związku z powyższym działanie sygnalizacji świetlnej ulega na bieżąco zmianie pod napływem danych o ruchu zbieranych ze specjalnych czujników. Analizowane skrzyżowanie jest bardzo obciążone ruchem drogowym, zarówno na kierunku głównym, jak i wyjeździe z ulicy Rydla. Ponadto znaczna liczba tramwajów przecina skrzyżowanie na skos, co powoduje ograniczenia wyświetlanych sygnałów dla wszystkich kierunków. Z uwagi na specyfikę skrzyżowania, gdy tramwaj ma zezwolenie na przejazd, można obecnie przyznać sygnał zielony jedynie dla kierunku pojazdów skręcających w lewo z ul. Bronowickiej w ul. Rydla na sygnale kierunkowym S-3. Przy 54 pojazdach tramwajowych w szczycie oznacza to, że inne wloty rywalizują o pozostały dostępny sygnał zielony.

W celu zwiększenia dostępnego czasu dla samochodów został opracowany nowy projekt organizacji ruchu umożliwiający nadawanie sygnału zielonego dla pojazdów nadjeżdżających ul. Bronowicką od strony centrum razem z tramwajem, co powinno zwiększyć przepustowość tej relacji w szczycie popołudniowym, a rezerwa przepustowości powinna być przeznaczona dla pozostałych relacji kolizyjnych, w tym przede wszystkim dla wlotu ulicy Rydla. Należy jednak podkreślić, iż wprowadzenie programu wymaga gruntownej zmiany oznakowania poziomego na wlocie ul. Bronowickiej co wpływa znacząco na czas realizacji zlecenia.

Jednocześnie informuję, że ww. zmiana nie rozładuje dużego natężenia ruchu na ulicy Rydla z uwagi na występujące przeciążenie obecnego układu drogowego. Większy wpływ miałaby rozbudowa wlotu ulicy Rydla połączona z likwidacją istniejącego postoju taksówek. Umożliwi to wydzielenie dodatkowego pasa ruchu, który zostanie przeznaczony dla pojazdów wyjeżdżających w prawo, co w połączeniu z sygnałem warunkowego skrętu w prawo istotnie poprawi przepustowość analizowanego wlotu. Przedmiotowe zadanie jest opracowywane w ramach inwestycji pn.: *„Koncepcja rozbudowy ulicy Rydla w Krakowie w związku z przygotowaniem do inwestycji polegającej na budowie zespołu budynków mieszkalnych wielorodzinnych zlokalizowanych na działkach 167/80, 167/81, 167/82, 167/83, 167/84 obręb 2 jedn. ewid. Kraków – Krowodrza”*.

W nawiązaniu do uwag dotyczących przyznawania zielonego światła pojazdom komunikacji miejskiej pomimo nieprzejeżdżania w danej chwili tramwaju uprzejmie informuję, że obserwowano tego typu zachowania, jednakże są one związane głównie z następującymi czynnikami:

- przedłużającą się wymianą pasażerów na przystanku,
- zjazdem pojazdów na pętlę tramwajową (w tej sytuacji ze względów bezpieczeństwa ruch na skrzyżowaniu też jest blokowany),
- brakiem możliwości dojazdu tramwaju do linii zatrzymania (tramwaj został zablokowany przez pojazdy oczekujące na sygnał zielony od strony centrum miasta),
- fałszywym zgłoszeniem na detekcji tramwajowej przez samochód przejeżdżający po torowisku.

Zdają się także przypadki nieprawidłowego zadziałania urządzeń detekcji, jednakże są one w zdecydowanej mniejszości w porównaniu z ww. czynnikami i zazwyczaj jest to problem bardziej złożony, związany również z sygnałami przesyłanymi radiowo z pojazdów komunikacji miejskiej.

Informuję uprzejmie, że Zarząd Infrastruktury Komunalnej i Transportu w Krakowie ograniczył występowanie powyższych problemów m.in. poprzez: wykonanie oznakowania poziomego, montaż separatora w celu zminimalizowania liczby pojazdów jeżdżących po torowisku i ograniczenia sytuacji blokowania tramwaju przy dojeździe do linii zatrzymania, dostrajanie urządzeń detekcji oraz kompensacje w algorytmie nieprawidłowego zadziałania detektorów. To samo dotyczy nowego rozwiązania, które również powinno ograniczyć problemy z dojazdem tramwajów na torowisku wspólnym z jezdnią, co również powinno ograniczyć skutki nadawania priorytetu dla pojazdów komunikacji miejskiej. Nie można jednak zagwarantować eliminacji wszystkich ww. czynników. Po wprowadzeniu nowego programu sygnalizacji świetlnej ZIKiT przeprowadzi kalibrację rozwiązania z wykorzystaniem narzędzi systemu sterowana ruchem celem optymalizacji sterowania dla wszystkich użytkowników ruchu.

z up. PREZYDENTA MIASTA

Łukasz Trzmiel
Z-ca Prezydenta Miasta Krakowa

Otrzymują:

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